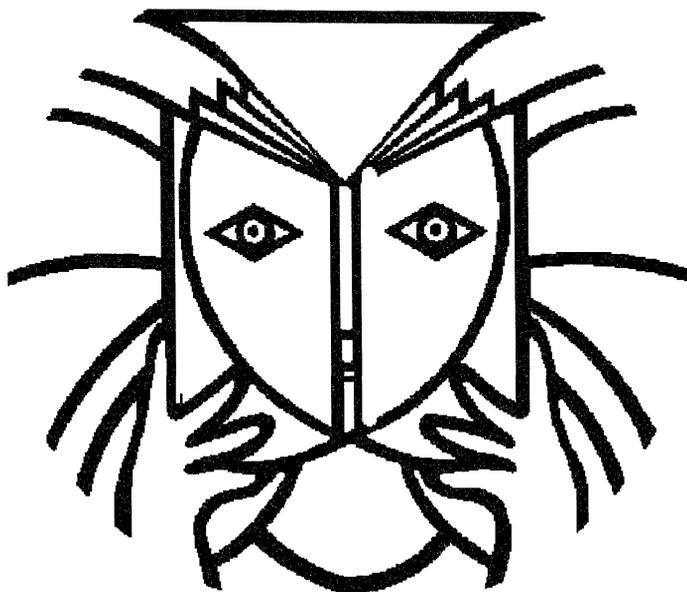




National Library  
of Canada

Bibliothèque nationale  
du Canada



***Microfilmed 2001***

***for the***

**OFFICIAL PUBLICATIONS  
COLLECTION**

***of the***

**NATIONAL LIBRARY  
OF CANADA**

**OTTAWA**

***Microfilmed by*  
the NATIONAL ARCHIVES  
OF CANADA**

***Microfilmé 2001***

***pour la***

**COLLECTION  
DES PUBLICATIONS  
OFFICIELLES**

***de la***

**BIBLIOTHÈQUE  
DU CANADA**

**OTTAWA**

***Microfilmé par*  
les ARCHIVES NATIONALES  
DU CANADA**

**Canada**

# DOCUMENTS DE LA SESSION.

---

VOLUME III.

---

SECONDE SESSION DU PREMIER PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

---

---

SESSION, 1869.

---

---



---

---

VOLUME II.



# LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. II., SESS. 1869.

CLASSÉS ALPHABÉTIQUEMENT.

Agriculture.....(No. 76, Vol. 6).	Fort Garry, Chemin de.....(No. 20, Vol. 5).
Arbitres, Ottawa et Québec. (No. 46, " 5).	Fortifications et défense.....(No. 60, " ").
Argent, monnaie des Etats- Unis .....(No. 27, " ").	Gouverneur-Général, salaire du .....(No. 73, " 6).
Banque du Haut-Canada....(No. 6, " 3).	Hogan, Dr. ....(No. 48, " 5).
Baptêmes, mariages et sé- pultures.....(No. 29, " 5).	Huron, Lac.....(No. 43, " ").
Baie Verte, Canal de la.....(No. 30, " ").	Ile Manitouline .....(No. 57, " ").
Bateaux à vapeur, Inspec- tion des .....(No. 66, " 6).	Importations et exportations.(No. 35, " 5).
Begley, Mme.....(No. 20, " 5).	Invasion Féniennne.....(No. 75, " 6).
Bois d'équarrissage et billots de sciage.....(No. 70, " 6).	Juges .....(No. 62, " 6).
Brewster, William.....(No. 45, " 5).	Législature Locale, désa- veux.....(No. 18, " 5).
Budget.....(No. 24, " ").	Lois, Assimilation des.....(No. 50, " ").
Cameron, M.....(No. 36, " 5).	Longue Pointe, pêcheries à la(No. 22, " ").
Caisses d'épargnes des bu- reaux de poste.....(No. 23, " ").	Mandats, dépenses imprévues(No. 20, " 5).
Caisses d'épargnes.....(No. 6, " 3).	Marine et pêcheries.....(No. 12, " 4).
Chemin de fer Grand Occi- dental .....(No. 7, " 3).	Mariage, licences de.....(No. 29, " 5).
Chemin de fer Intercolonial. (No. 5, " ").	Mazeppa, goëlette.....(No. 33, " ").
Chemins de Fer, Etats des... (No. 15, " ").	Maladies des animaux.....(No. 67, " 6).
Chenal à navires, Montréal et Québec.....(No. 28, " 5).	Matelots, engagement des... (No. 65, " ").
Commerce côtier et libre— échange.....(No. 59, " ").	McDougall, Col.....(No. 31, " 5).
Compagnies d'Assurance....(No. 33, " 5).	McGee, L'hon. T. D.....(No. 54, " ").
Comptes publics.....(No. 4, " 2).	McMahon, Rév. J.....(No. 39, " ").
Dettes publiques .....(No. 44, " 5).	Milice .....(No. 10, " 4).
Désaveu, législation locale...(No. 18, " ").	Nouveau-Brunswick, chemins de fer du.....(No. 49, " 5).
Diverses statistiques.....(No. 1, " 1).	Nord-Ouest, Territoire du...(No. 42, " ").
Douanes.....(No. 17, " 5).	Nouvelle-Ecosse.....(No. 9, " 4).
Droits d'auteurs.....(No. 11, " 4).	Nouvelle-Ecosse, dette pu- blique de la.....(No. 46, " 5).
Druid, bateau à vapeur .....(No. 68, " 6).	Obligations et garanties.....(No. 13, " 4).
Edifices publics .....(No. 69, " 6).	Ontario et Québec.....(No. 46, " 5).
Emigration .....(No. 67, " ").	Owen Sound.....(No. 41, " ").
Erié, Lac.....(No. 43, " 5).	
Exploration Géologique.....(No. 40, " ").	

Pardons .....(No. 16, Vol.5).	Ste. Julienne, Montcalm.....(No. 56, Vol.5).
Pêcheries .....(No. 12, " 4).	St. Pierre, canal de.....(No. 53, " ").
Préséance Officielle.....(No. 58, " 5).	Tableaux du Commerce et de
Prince-Edouard, Ile du.....(No. 52, " ").	la Navigation.....(No. 2, " 1).
Revenu de l'Intérieur, Dépar-	Tenure Seigneuriale.....(No. 64, " 6).
tement du .....(No. 2, " 1).	Terreneuve.....(No. 51, " 5).
Réciprocité, Traité de.....(No. 47, " 3).	Travaux Publics.....(No. 8, " 3).
Rupert, Terre de.....(No. 25, " ").	Trinité, Maisons de la.....(No. 37, " 5).
San Juan, Ile de.....(No. 61, " 5).	Vaisseaux Etrangers, saisie
Service Civil.....(No. 19, " ").	des.....(No. 38, " 5).
Service Postal.....(No. 34, " ").	Viger, Bonaventure.....(No. 26, " ").
Secrétaire d'Etat, Rapport	Warnock, Mme.....(No. 72, " 6).
du .....(No. 14, " 4).	Welland, canal.....(No. 32, " 5).
Sourds-Muets, Asile des....(No. 71, " 6).	York, chemins de.....(No. 55, " ").
Statuts, distribution des....(No. 21, " 5).	
Ste. Claire, Rivière.....(No. 63, " 6).	

## LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

### CLASSÉS NUMÉRIQUEMENT ET EN VOLUMES.

#### MATIERES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... STATISTIQUES :—Diverses Statistiques du Canada pour 1867 (Partie 1, Rapports Municipaux, Ontario.)  
 —Diverses Statistiques du Canada pour 1867 (Partie 2, Rapports Municipaux, Québec, et Rapports partiels du Nouveau-Brunswick.)  
 —Diverses Statistiques du Canada pour 1868 (Partie 3.)
- No. 2... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux du Commerce et de la Navigation pour 1867-8.  
 DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Etats se rapportant à ce Département, pour 1867-8.

#### MATIERES DU VOLUME No. 2.

- No. 3... BUREAU DE POSTE :—Rapport Annuel du Maître-Général des Postes, pour l'année expirée le 30 juin 1868.
- No. 4... COMPTES PUBLICS :—Comptes Publics du Canada, pour l'année 1867-8.

#### MATIERES DU VOLUME No. 3.

- No. 5... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Correspondance concernant l'emprunt du chemin de fer Intercolonial, etc.  
 —Copies des soumissions reçues pour la construction d'aucune des sections de ce chemin, et correspondance à ce sujet.  
 —Correspondance, Ordres en Conseil, etc., ayant rapport aux explorations de plusieurs routes proposées.  
 —Rapport des Ingénieurs et autres employés, indiquant leurs salaires et leurs résidences.  
 —Correspondance échangée avec le Secrétaire d'Etat pour les Colonies, relativement au choix de la route.

- No. 5... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL:—Rapport de la nomination et instructions des Commissaires et de l'ingénieur en chef, et copies de leurs rapports concernant les soumissions, et des Ordres en Conseil y relatifs.  
 —————  
 Rapports des Commissaires et correspondance relative à la colonisation des terres sur la route.  
 —————  
 Etat de tous les frais et déboursés relatifs à l'exploration et à la régie, depuis le 1er avril 1868.  
 —————  
 Correspondance, contrats et soumissions relatifs à la Section No. 7.

- No. 6... BANQUE DU HAUT-CANADA:—Copies de la correspondance échangée avec les syndics de la banque, et des Ordres en Conseil, etc.  
 CAISSES D'ÉPARGNES:—Etats de leurs affaires, savoir :  
 Caisse d'Épargne du District et de la Cité de Montréal.  
 Caisse d'Épargne de Northumberland et Durham.  
 Caisse d'Économie de Notre-Dame, Québec.

- No. 7... COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL:—Correspondance et négociations relatives à l'arrangement fait par le Gouvernement avec la Compagnie pour le remboursement de la dette due par la Compagnie.

- No. 8... TRAVAUX PUBLICS:—Rapport du Ministre des Travaux Publics, pour 1868-9.

#### MATIERES DU VOLUME No. 4.

- No. 9... NOUVELLE-ÉCOSSE:—Correspondance et négociations relatives aux affaires de la Province, et du procès-verbal du Conseil concernant un certain arrangement y relatif.

—————  
 Correspondance échangée avec le Gouvernement Impérial relativement aux résolutions de la Législature locale et du procès-verbal du Conseil du Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en date du 21 août et 5 septembre 1868, respectivement.

- No. 10... MILICE:—Rapport sur l'état de la milice, pour 1868.

- No. 11... DROITS D'AUTEUR:—Correspondance sur la loi de droit d'auteur en Canada.

- No. 12... MARINE ET PÊCHERIES:—Rapport Annuel du Département, pour 1868.

PÊCHERIES:—Copie des instructions données à l'officier commandant l'expédition pour la protection des pêcheries du Golfe, et un rapport des matelots composant l'équipage de "La Canadienne."

—————  
 Rapport des licences accordées aux pêcheurs américains durant l'année dernière, et le revenu en provenant, et copies des règlements, etc., faits pour la protection des pêcheries, depuis le 1er juillet 1867.

- No. 13... OBLIGATIONS ET GARANTIES:—Etat des, enregistré au bureau du Secrétaire d'Etat pour le Canada. [Non imprimé.]

- No. 14... SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU CANADA:—Rapport annuel du, pour l'année 1868-9.

#### MATIERES DU VOLUME No. 5.

- No. 15... CIE. DU CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET OTTAWA:—Rapports annuels.  
 CHEMINS DE FER:—DU NORD DU CANADA:—Etats des recettes et dépenses pour 1868.

- No. 15... CHEMIN DE FER DE LA JONCTION CENTRALE DE MONTRÉAL ET VERMONT :—  
Rapport pour l'année expirée le 31 mai 1868.
- CHEMIN DE FER DE STANSTEAD, SHEFFORD ET CHAMBLÉ :—Rapport pour  
l'année expirée le 31 mai 1868.
- No. 16... PARDONS :—Correspondance échangée avec le Gouvernement Impérial relative-  
ment à l'exercice en Canada de la Prérégative Royale du Pardon.
- No. 17... DOUANES :—Rapport des bureaux de douane de l'intérieur, les noms de leurs  
officiers, leurs salaires et les droits perçus. [*Non imprimé.*]
- No. 18... DÉSAVEU DE LA LÉGISLATION LOCALE :—Correspondance échangée avec les  
gouvernements provinciaux relativement au désaveu de la législation locale.
- No. 19... SERVICE CIVIL :—Rapport de la Commission du Service Civil, avec un état  
des dépenses.
- Etat des employés des différents départements à Ottawa  
et ailleurs, leurs salaires et les allocations extra. [*Non imprimé.*]
- Etat des employés qui ont reçu des allocations extra  
pour services spéciaux.
- No. 20... DEPENSES IMPRÉVUES :—Etats des mandats imputables sur le crédit affecté  
aux dépenses imprévues en 1868-9.
- CHEMIN DE FORT GARRY :—Etats des mandats tirés sur des dépôts spéciaux  
pour ce chemin,—et copies d'un Ordre en Conseil à ce sujet, et des  
mandats émis en conséquence.
- BEGLY, MME. :—Ordre en Conseil concernant la réclamation en recouvre-  
ment de douaire de Mme. Begly, sur la propriété du gouvernement à Ottawa.
- No. 21... STATUTS :—Rapport de la distribution des statuts. [*Non imprimé.*]
- No. 22... LONGUE POINTE :—Etat du terrain réservé sur les bords de la Longue Pointe  
pour les fins de pêcheurie, et les détails concernant le fermage de cette  
réserve. [*Non imprimé.*]
- No. 23... CAISSES D'ÉPARGNES DES BUREAUX DE POSTE :—Etats des opérations des  
caisses d'épargnes des bureaux de poste dans Ontario et Québec,  
pour 1868-9.
- No. 24... BUDGET (SERVICE PUBLIC) :—Pour l'année expirant le 30 juin 1870.
- No. 25... TERRE DE RUPERT ET TERRITOIRE DU NORD-OUEST :—Rapports des délégués  
chargés de négocier l'acquisition de la Terre de Rupert et du Territoire  
du Nord-Ouest.
- No. 26... VIGER, BONAVENTURE :—Copie de sa pétition, demandant une indemnité pour  
certaines dépenses qu'il a encourues durant son exil aux îles Bermudes,  
en 1868, et de toute correspondance à ce sujet. [*Non imprimée.*]
- No. 27... MONNAIE D'ARGENT :—Copies des communications reçues au sujet de l'exporta-  
tion des monnaies d'argent américaines.
- No. 28... RIVIÈRE ST. LAURENT :—Copies des instructions données à M. Page au sujet  
de l'amélioration du chenal pour le passage des navires entre Montréal et  
Québec, et de son rapport y relatif.
- LAC ST. PIERRE :—Rapport de M. Page au sujet de l'amélioration de la  
navigation sur le lac St. Pierre. [*Non imprimé.*]

- No 29... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Rapport des, dans différents comtés et districts, dans la Province de Québec. [*Non imprimé.*]
- LICENCES DE MARIAGE :—Rapport des deniers reçus de chaque province pour Licences de Mariage, pour l'année 1867-8, ainsi que la dépense y relative. [*Non imprimé.*]
- No. 30... CANAL DE LA BAIE VERTE :—Copies des instructions données à M. Page au sujet de la construction du, et son rapport sur ce sujet. [*Non imprimées.*]
- Copies des résolutions passées par la Chambre d'Assemblée du Nouveau-Brunswick, relatives à l'importance du canal de la Baie Verte.
- No. 31... COL. McDUGALL :—Copie de la lettre du Col. McDougall par laquelle il résigne sa charge d'Adjudant-Général, et de toute correspondance, Ordres en Conseil, etc., y relatifs.
- No. 32... CANAL WELLAND :—Copies des rapports et correspondances au sujet des réparations et de l'agrandissement du canal.
- No. 33... COMPAGNIES D'ASSURANCE :—Etats faits par les compagnies d'assurance, conformément à l'acte 31 Vic., chap. 48, sec. 14.
- CIE. D'ASSURANCE CANADIENNE SUR LA VIE :—Etat Annuel de ses affaires.
- ASSOCIATION D'ASSURANCE MUTUELLE CONTRE LE FEU DE BEAVER :—Idem.
- CIE. D'ASSURANCE MUTUELLE CONTRE LE FEU DE TORONTO :—Idem.
- No. 34... SERVICE POSTAL :—Copies des arrangements faits pour le transport des malles par le chemin de fer Grand Tronc, et les lignes de bateaux à vapeur entre le Royaume-Uni et le Canada.
- No. 35... IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS :—Etat des importations et des exportations depuis le 1er janvier 1853, distinguant les importations des États-Unis et les exportations aux États-Unis et autres pays, et indiquant la valeur des marchandises qui seraient entrées libres de droit sous l'opération du Traité de Réciprocité.
- No. 36... CAMERON, M. :—Correspondance relative à la démission de M. Cameron, ci-devant maître de pcste de la rivière des Habitants (N.-E.) (*Non imprimée.*)
- No. 37... MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC :—Comptes pour 1867-8.
- No. 38... VAISSEAUX ÉTRANGERS, SAISIE DES :—Correspondance échangée avec les officiers des ports de la frontière relative à la saisie des vaisseaux étrangers, et copies des Mémoires et Ordres en Conseil y relatifs.
- “MAZEPPA,” GOËLETTE :—Documents relatifs à la saisie de ce vaisseau dans les eaux britanniques par des citoyens armés des États-Unis. [*Non imprimés.*]
- No. 39... McMAHON, RÉV. M. :—Copies de toutes pièces et documents qui se rattachent à l'accusation, procès et condamnation du Rév. John McMahon, prêtre catholique romain, relativement à l'invasion féniennne qui a eu lieu le 2 juin 1868. [*Non imprimées.*]
- No. 40... EXPLORATION GÉOLOGIQUE :—Rapport Sommaire des opérations.
- No. 41... OWEN SOUND :—Rapport du trésorier du Conseil Municipal d'Owen Sound, concernant les péages imposés par eux pour défrayer la dépense encourue dans l'amélioration de la navigation de la rivière Sydenham.

- No. 42... TERRITOIRE DU NORD-OUEST :—Rapport des progrès qui ont été faits dans l'ouverture d'une communication entre le Fort William et l'Établissement de la Rivière-Rouge, et les sommes dépensées à cet effet.  
—Rapport indiquant le tracé de la route entre le lac Supérieur et l'établissement de la Rivière-Rouge.
- No. 43... ERIE, LAC :—Rapports et plans transmis au Département des Travaux Publics, durant les dix mois qui viennent de s'écouler, relatifs à la construction d'un havre de refuge sur la rive nord du lac Erié, entre Port Colborne et la Pointe Pelée. [*Non imprimés.*]  
HURON, LAC :—Copies des instructions, explorations et rapports au sujet des havres sur la côte Est du lac Huron, et correspondance échangée avec le gouvernement d'Ontario à ce sujet. [*Non imprimées.*]
- No. 44... DETTES PUBLIQUES :—Etat de la dette de chaque Province le 1er juillet 1867, et celle de la Puissance le 1er avril 1896, et un état des paiements faits par la Puissance à chaque province. [*Non imprimés.*]  
NOUVELLE-ECOSSE :—Etat des paiements faits à compte de la dette publique de la Nouvelle-Ecosse, depuis le 1er juillet 1867, non compris dans les réponses déjà publiées. [*Non imprimé.*]
- No. 45... BREWSTER, WM. :—Correspondance, Ordres en Conseil, etc., au sujet de sa réclamation pour dommages, etc., pour ouvrage fait sur le canal de Lachine. [*Non imprimés.*]
- No. 46... ONTARIO ET QUÉBEC :—Correspondance échangée entre les gouvernements des provinces d'Ontario et Québec, au sujet du règlement des comptes entre eux et à l'égard des arbitres nommés à cet effet, et un état des deniers payés à raison de cet arbitrage.  
—Comptes des deux provinces d'Ontario et de Québec avec la Puissance du Canada, du 1er juillet au 31 décembre 1868.
- No. 47... TRAITÉ DE RÉCIPROCITÉ :—Correspondance échangée entre le Gouvernement Impérial et le Cabinet de Washington, depuis le 1er juillet 1867, au sujet du renouvellement du Traité de Réciprocité.
- No. 48... HOGAN, DR. :—Correspondance relative à la mort du Dr. Hogan sur le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, en septembre 1867. [*Non imprimée.*]
- No. 49... CHEMINS DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—Correspondance échangée avec le gouvernement du Nouv.-Brunswick, relativement aux subventions accordées par l'Acte de 1864, pour la construction de chemins de fer dans cette province. [*Non imprimée.*]
- No. 50... LOIS, ASSIMILATION DES :—Rapport des commissaires nommés pour rendre les lois uniformes, et leurs salaires. [*Non imprimé.*]
- No. 51... TERRENEUVE :—Dépêche du gouverneur de Terre-neuve transmettant copies des résolutions passées par le Conseil et l'Assemblée, mentionnant les conditions auxquelles elle désirerait faire partie de la Puissance du Canada, etc.  
—Procès-verbaux d'une conférence qui a eu lieu entre un comité du Conseil Privé et les délégués de Terre-neuve sur le même sujet, et des résolutions qu'ils ont adoptées, et d'un procès-verbal du Conseil Privé y relatif.
- No. 52... ILE DU PRINCE-EDOUARD :—Procès-verbal du Conseil Privé au sujet d'un arrangement ayant pour objet l'admission de cette colonie dans la Puissance du Canada.

- No. 53... CANAL ST. PIERRE :—Correspondance entre le Département des Travaux Publics et l'ingénieur du canal St. Pierre. [*Non imprimée.*]
- No. 54... MCGEE, L'hon. T. D. :—Etat des sommes payées ou à payer pour l'arrestation et la poursuite des personnes soupçonnées du meurtre. [*Non imprimé.*]
- No. 55... CHEMINS DE YORK :—Correspondance, Ordres en Conseil, etc., relatifs à la réclamation du gouvernement contre James Beaty ou contre la compagnie des chemins d'York, ou touchant les réclamations de M. Beaty ou de la compagnie contre le gouvernement. [*Non imprimés.*]
- No. 56... STE. JULIENNE (MONTCALM) :—Liste des noms de tous les chefs de famille, dans cette paroisse, qui se trouvent dans le recensement de 1861. [*Non imprimée.*]
- No. 57... ILE MANITOULINE :—Etat indiquant la quantité de terre possédée en vertu de permis pour couper du bois de construction, les noms des acquéreurs ou locataires, et le prix payé. [*Non imprimé.*]
- No. 58... PRÉSEANCE :—Dépêche du duc de Buckingham établissant l'ordre de préséance dans cette Puissance, et correspondance, etc., à ce sujet. [*Non imprimées.*]
- No. 59... CABOTAGE ET LIBRE ECHANGE RÉCIPROQUE :—Rapport des délégués canadiens, contenant leur correspondance avec le Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies durant leur séjour en Angleterre, en 1868, au sujet du cabotage et du libre échange réciproque entre les Etats-Unis et la Puissance du Canada.
- No. 60... ————— Rapport des mêmes, contenant leur correspondance au sujet des fortifications, de la défense, etc.
- No. 61... ————— Rapports des mêmes, et la correspondance relative à l'île de San Juan, aux pertes encourues par le gouvernement canadien et le peuple du Canada pour repousser les attaques des soi-disant Féniens, et à la protection des pêcheries.
- No. 62... JUGES :—Correspondance échangée avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et les juges des cours supérieures de ces provinces, au sujet des salaires des dits juges. [*Non imprimée.*]
- No. 63... RIVIÈRE STE. CLAIRE :—Correspondance relative à la navigation de cette rivière. [*Non imprimée.*]
- No. 64... TENURE SEIGNEURIALE :—Etat indiquant le montant pour lequel la ci-devant Province du Canada est devenue responsable en raison du rachat y relatif, et le montant que le Haut-Canada et les townships ont reçu comme compensation.
- MATIERES DU VOLUME No. 6.**
- No. 65... NAVIRES A VOILES :—Correspondance relative à l'établissement d'un bureau canadien d'examineurs pour le classement des capitaines et des seconds de navires à voiles ; aussi, au sujet de l'engagement des matelots, etc.
- No. 66... INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR :—Etat du nombre de certificats délivrés sous l'empire de l'acte passé en 1868, intitulé : " Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur." [*Non imprimé.*]
- No. 67... ÉMIGRATION :—Documents relatifs à l'émigration.
- MALADIES DES ANIMAUX :—Copies des Ordres en Conseil passés en vertu de l'acte 29 Vic., ch. 15, pour prévenir l'introduction, etc., des maladies affectant les animaux.

- No. 68... "DRUID," BATEAU A VAPEUR :—Etat des sommes dépensées sur le vaisseau du gouvernement, appelé le *Druid*, etc. [*Non imprimé.*]
- No. 69.. EDIFICES PUBLICS :—Etat détaillé des sommes nécessaires pour achever les édifices du parlement et des départements.
- Etat estimatif des dépenses que nécessitera l'entretien des édifices du parlement et des départements, du 30 juin 1867 au 30 juin 1868.
- No. 70.. BOIS D'EQUARRISSAGE ET BILLOTS DE SCIAGE :—Etat des bois d'équarrissage, etc., expédiés aux Etats-Unis de chacune des provinces qui composent la Puissance du Canada.
- No. 71... ASILE DES SOURDS-MUETS DE HAMILTON :—Pièces relatives à l'achat de propriété de feu Sir A. N. McNab, à Hamilton, pour y établir un asile. [*Non imprimées.*]
- No. 72... WARNOCK, MME. :—Correspondance relative à une lettre enregistrée contenant de l'argent, adressée par Mme Warnock à MM. Henderson et Frères, New-York, laquelle lettre n'est jamais parvenue\* à sa destination. [*Non imprimée.*]
- No. 73... GOUVERNEUR-GENERAL :—Dépêche du Secrétaire d'Etat pour les Colonies relative au bill pour fixer le salaire du Gouverneur-Général.
- No. 74... ACTE SEIGNEURIAL DE 1854, RECLAMATIONS AFFECTÉES PAR L' :—Etat indiquant les comptes de 1867, touchant aux réclamations qui existent avec le canal Desjardins, la Grande-Rivière, l'Académie de Grantham, le havre d'Oakville, la navigation de la Tay, la Trent, les chemins et les ponts, les édifices publics, les bateaux à vapeur, le havre de Montréal et la propriété de Cataracoui ;—arrrages pour loyers de pouvoirs d'eau, et un à compte des licences de boutique et d'auberge et des droits d'encan à Québec, affectés par l'Acte Seigneurial de 1854.
- No. 75... INVASION FÉNIENNE :—Correspondance échangée avec le Gouvernement Impérial au sujet des dépenses encourues par le Canada pour la défense de la frontière des Etats-Unis en 1863-4, ainsi que de celles occasionnées subséquemment par l'invasion fénienne, et correspondance, etc., relative-ment aux représentations adressées au Canada par les Etats-Unis, durant la rébellion.
- No. 76... AGRICULTURE ET STATISTIQUES :—Rapport du ministre de l', pour 1868.

## CORRESPONDANCE.

## EMPRUNT

DU

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, ETC.

*Soumise au Parlement par ordre de Son Excellence  
le Gouverneur-Général.*

## INDEX.

- A.—Correspondance entre le Secrétaire d'Etat pour les Colonies et le Ministre des Finances au sujet de l'emprunt, et aussi à l'égard de la route et des demandes de la Compagnie Intercoloniale de Contrat pour la reconnaissance de ses contrats.
- B.—Correspondance échangée avec le Chancelier de l'Échiquier au sujet des conditions de l'emprunt, et transmettant copie des bons à émettre par la trésorerie.
- C.—Correspondance échangée avec les agents financiers (MM. Baring Frères & Cie., et MM. Glyn, Mills, Currie & Cie., Londres, Angleterre), au sujet de l'emprunt, et contenant les listes des offres faites.
- D.—Correspondance échangée avec la Banque de Montréal au sujet du renouvellement de l'emprunt en juin 1868, et des conditions auxquelles elle consentirait à mettre les dépôts à l'égard de l'emprunt intercolonial, en Angleterre, à la disposition du gouvernement en Canada.
- E.—Rapports du Ministre des Finances au Conseil, en date des 14 et 27 août 1868, à l'égard de ses démarches pour la négociation de l'emprunt intercolonial, et des arrangements pris avec la Banque de Montréal pour la vente du change; avec l'ordre en conseil à ce sujet.

(Traduction.)

INTERCOLONIAL.

LONDRES, Juin, 1868.

MILORD DUC,—Votre Grâce a déjà dû apprendre que le gouvernement du Canada a pris en considération la question de l'établissement de la voie de chemin de fer entre la Rivière-du-Loup et Truro, qui doit être soumise à l'approbation du gouvernement de Sa Majesté, conformément aux dispositions de l'acte d'emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867.

Trois tracés s'offraient à la discussion : le premier, s'avancant vers la rivière St. Jean, et traversant sur le côté droit ou sud de cette rivière à Woodstock ou à Frédéricton,

continuant ensuite sur le même côté, par des lignes auxiliaires en voie de construction, jusqu'à la ville de St. Jean, par ce qu'on appelle le chemin de fer de Prolongement Occidental (*Western Extension Railway*) ; le second, passant dans une direction plus centrale à travers la province du Nouveau-Brunswick, et se reliant au chemin de fer Européen et Nord Américain (*European and North American Road*) à quelque endroit entre St. Jean et Shédiac ; et le troisième était la route explorée par le Major Robinson en 1848.

Votre Grâce connaît aujourd'hui le résultat des délibérations du gouvernement canadien sur cette question, et comme il est important que les arrangements financiers nécessités par l'entreprise soient faits le plus tôt possible, j'ai l'honneur de prier respectueusement Votre Grâce de vouloir bien approuver le tracé, tel que le veut l'acte impérial, et que la somme d'argent fournie par le gouvernement du Canada en sus des trois millions qui doivent être prélevés sur la garantie impériale soit regardée comme suffisante pour la construction du chemin de fer.

J'ai de plus l'honneur d'informer Votre Grâce que Thomas Baring, Ecr., M. P., et George Carr Glyn, Ecr., M. P., ont été nommés syndics par le gouvernement du Canada, en vertu de la 3<sup>e</sup> section de l'acte, pour l'administration du fonds d'amortissement.

Après consultation avec les agents financiers de la Puissance, à Londres, l'on croit qu'il est de toute importance de profiter du prix actuel de l'intérêt pour mettre l'emprunt, ou une partie de l'emprunt, sur le marché le plus tôt possible, et je prends en conséquence la liberté de solliciter l'approbation de cette démarche par le gouvernement de Sa Majesté.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Sa Grâce

(Signé)

JOHN ROSE,

Le Duc de Buckingham et Chandos, etc., etc.

M. F.

#### CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Mémoire.)

MILORD DUC, — Au sujet de la lettre de la compagnie du chemin de fer Intercolonial de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, limitée, adressée le 9 courant à Sa Grâce le duc de Buckingham et Chandos, je prends la liberté de dire que les seuls arrangements maintenant existants pour la construction du chemin de fer Intercolonial se trouvent dans l'acte impérial, 30 Vict., ch. 16, et dans celui du parlement du Canada, 31 Vict., ch. 13.

Les négociations antérieures qui avaient eu lieu, pendant plusieurs années, entre les différentes provinces qui forment aujourd'hui la Puissance du Canada, sont remplacées par les dispositions de ces deux actes.

L'acte impérial laissait à la Puissance du Canada la faculté d'adopter les moyens qu'elle jugerait convenables pour l'exécution de l'entreprise, pourvu qu'elle fournisse ou procurât l'argent nécessaire ; et l'acte du parlement canadien stipule que l'ouvrage sera directement fait par une commission, et non pas par l'entremise d'une compagnie, et que ce sera une entreprise publique appartenant à la Puissance.

Il sera du devoir des Commissaires d'établir le chemin sur le tracé approuvé par le gouvernement impérial, et ils ne sont aucunement tenus d'accepter aucune portion intermédiaire de chemin, ou d'adopter aucun des contrats que les provinces individuellement peuvent avoir antérieurement conclus à l'égard de ces sections locales. De fait, il leur est défendu, par l'acte lui-même, de conclure aucun contrat de plus de \$10,000 sans la sanction du gouvernement du Canada. Il est de la plus haute importance que le tout, depuis Truro jusqu'à la Rivière-du-Loup, soit fait de la manière la plus économique, et que la Puissance profite des avantages que peuvent offrir des paiements faits en argent aux entrepreneurs, à même les deniers prélevés sur la garantie impériale et sur le crédit de la Puissance. Les conditions des contrats antérieurs peuvent être trop onéreuses, les prix excessifs, le tracé et la nature de l'ouvrage peuvent être mauvais, et les devis insuffisants. L'on n'a jamais eu dans l'idée que l'entreprise elle-même, ou la commission chargée de son exécution, fussent embarrassées par des arrangements antérieurs aux deux actes du parlement ci-dessus cités. Si des contrats ou des engagements ont été conclus par quelqu'une des provinces antérieurement à l'Acte d'Union, ils seront fidèlement exécutés par la Puissance si les dispositions de l'Acte d'Union les lui imposent. Mais il serait contraire à

l'esprit et aux termes des actes de l'Intercolonial, tant impérial que canadien, de lier les mains des Commissaires chargés de les mettre à exécution.

L'acceptation d'une section intermédiaire de chemin, ou l'adoption de quelque contrat, doivent être négociées avec les Commissaires.

En terminant, je prendrai la liberté d'attirer l'attention de Votre Grâce sur le fait que les négociations dont il est question dans la lettre écrite par ordre de Sa Grâce le duc de Newcastle à M. Watkin, à la date du 19 mars 1864, n'ont jamais été terminées, et que dans cette lettre Sa Grâce dit expressément: "Aucune réclamation ne sera faite contre le gouvernement impérial, à moins que l'ancien projet ne soit mis à exécution; et si l'offre de 1862-63 n'aboutit pas, cette assurance tombera nécessairement avec elle."

Il s'ensuit donc (sans même avoir égard aux dispositions législatives entièrement nouvelles faites en 1867) qu'aucune réclamation possible ne peut être basée sur les termes de cette communication.

J'ai l'honneur d'être, etc.

A Sa Grâce

Le Duc de Buckingham et Chandos,  
etc., etc.

(Signé),

JOHN ROSE.

*MM. Sheward et Webb au Duc de Buckingham.*

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER (INTERCOLONIAL) DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK, (limitée), 6 Westminster Chambers, Victoria Street, Londres, S. W.

9 Juin 1868.

MILORD DUC,—Nous, les directeurs de la compagnie du chemin de fer (Intercolonial) de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick (limitée), prenons respectueusement la liberté d'attirer l'attention de Votre Grâce sur les faits suivants:—

Cette compagnie a été organisée dans le but de construire, en vertu de concessions accordées par les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, deux des plus importantes sections du chemin de fer Intercolonial.

La section située dans le Nouveau-Brunswick, qui s'étend depuis une jonction avec le chemin de fer Européen et Nord-Américain, près de Moncton, dans le Nouveau-Brunswick, jusqu'à un endroit de la frontière de la Nouvelle-Ecosse situé près d'Amherst, a environ 36 milles de longueur, et est maintenant en voie de construction. L'entreprise a été donnée à MM. Edwin Clark, Punchard & Cie., et les travaux sont tellement avancés qu'une partie du chemin sera ouverte au trafic dans le cours de l'automne prochain.

L'entreprise de la section de la Nouvelle-Ecosse, de 74 milles de longueur, entre Amherst et Truro, où elle rejoint la ligne d'Etat de la Nouvelle-Ecosse, qui aboutit à Halifax, a aussi été concédée à MM. Clark, Punchard & Cie., et ces messieurs ont déjà encouru de forts engagements et des dépenses considérables.

Ces deux lignes ont été tracées par les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick comme partie du chemin de fer Intercolonial projeté, et devaient être couvertes par la garantie impériale, comme Votre Grâce peut le voir en consultant la dépêche de feu le duc de Newcastle à M. Watkin, M. P., en date du 19 mars 1864.

C'est sur cette entente, et sur l'assurance personnelle à cet effet des délégués du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, que ces voies ferrées furent entreprises, et que le capital nécessaire à leur construction fut prélevé.

Nous prenons la liberté de soumettre ces faits à Votre Grâce, afin que les droits que nous possédons et la responsabilité que nous avons encourue soient pris en considération, lors de toute décision qui pourra être prise par le gouvernement impérial à l'égard du chemin de fer Intercolonial.

Nous avons l'honneur d'être, etc.,

(Signé),

GEORGE SHEWARD,

*Président.*

(Signé),

F. W. WEBB,

*Secrétaire.*

A Sa Grâce

Le Duc de Buckingham et Chandos,  
etc. etc., etc.

*Le Sous-Secrétaire d'Etat à M. Watkin.*

DOWING STREET, 19 mars 1864.

MONSIEUR.—Le Duc de Newcastle me charge de vous informer qu'il a reçu des Lords de la Trésorerie une copie de votre lettre du 15 février, au sujet de la construction, par le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, du premier tronçon du chemin de fer Intercolonial entre Truro et le Coude (*the Bend*), et suggérant que la voie ainsi construite soit regardée comme faisant partie du projet plus étendu dont il est question dans les actes récemment passés par ces deux provinces, et dans les mémoires de décembre 1862 et janvier 1863, reproduits dans ces actes.

Je suis chargé par Sa Grâce de vous informer, en réponse, que si les provinces inférieures commencent à leurs propres frais la construction d'un chemin de fer sur une ligne approuvée par le gouvernement de Sa Majesté entre Truro et le Coude, et si plus tard l'emprunt projeté de £3,000,000 est prélevé sur la garantie impériale en vertu de l'offre contenue dans les mémoires susdits, le chemin de fer entre Truro et le Coude, et les travaux qui y auront été faits par les provinces inférieures, seront censés (en ce qui regarde le gouvernement de Sa Majesté) former partie du chemin de fer sur lequel l'emprunt de £3,000,000 doit être employé, et que Sa Grâce ne voit aucune raison de demander aucun changement dans cette partie des mémoires qui déclare que  $\frac{5}{12}$  mes de l'emprunt seront à la charge du Canada,  $\frac{3}{12}$  mes à la charge de la Nouvelle-Ecosse, et  $\frac{2}{12}$  mes à la charge du Nouveau-Brunswick.

La question ultérieure de savoir quelle partie de cette somme de £3,000,000 devrait être remise au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse en conséquence de travaux faits par ces provinces sans le concours du Canada, sera en grande partie une question à décider par les gouvernements provinciaux, dans laquelle il doit être bien entendu que le gouvernement de Sa Majesté ne doit pas être impliqué. Mais le gouvernement impérial, avant que d'être partie à un pareil paiement à l'égard de cette section du chemin de fer, devra avoir une garantie suffisante que le projet entier sera mis à exécution.

Il est à peine nécessaire d'ajouter que cette assurance est donnée simplement dans le but de pourvoir (en ce qui regarde le gouvernement de Sa Majesté) à ce que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ne souffrent aucun préjudice en commençant le chemin de fer en anticipation d'un arrangement définitif (si cet arrangement a jamais lieu), et ne doit pas être interprétée comme variant en quoi que ce soit, ou maintenant, ou étendant cet arrangement, ou comme imposant au gouvernement impérial l'obligation d'aider à la construction de la plus courte ligne maintenant projetée, soit par voie de garantie ou autrement, excepté en conformité à l'offre de décembre 1862 et janvier 1863. En conséquence, aucune réclamation quelconque ne sera faite contre le gouvernement impérial, à moins que l'ancien projet ne soit mis à exécution; et si l'offre de 1862-63 n'aboutit pas, cette assurance tombera nécessairement avec elle. Il doit être aussi bien entendu que la correspondance actuelle n'affectera pas le droit du gouvernement impérial de décider pour lui-même à quelle époque l'offre de 1862-63 sera censée retirée par le fait que le gouvernement canadien n'aurait pas rempli la première des conditions proposées, savoir: de soumettre immédiatement à la législature coloniale les *bills* requis pour l'accomplissement de cette offre.

Je dois ajouter, cependant, que le gouvernement de Sa Majesté considère que cette offre subsiste encore, mais qu'elle cessera certainement d'exister, à moins qu'un arrangement définitif ne soit conclu, et que les lois coloniales nécessaires ne soient passées dans les cinq ans de la date du premier mémoire, c'est-à-dire, avant décembre 1867.

Je suis, etc.

E. W. Watkin, Ecr.

FLEMING'S HOTEL, CLARGES STREET, W.,

7 Juillet 1868.

MILORD DUC.—Je me hasarde à soumettre les observations suivantes sur les points mentionnés par Votre Grâce, en personne, comme étant ceux sur lesquels il pourrait convenablement être offert quelques explications:—

Premièrement, à l'égard du vague de la définition adoptée en parlant du tracé soumis à l'approbation du gouvernement de Sa Majesté comme la ligne de la Baie des Chaleurs.

Cette expression a été adoptée pour indiquer la route explorée par le Major Robinson en 1848 (laquelle suit, dans son cours général, la côte du golfe St. Laurent), parce qu'elle a été employée dans la dépêche télégraphique envoyée par Votre Grâce au gouverneur-général du Canada en mai dernier, et parce qu'une jonction avec la Baie des Chaleurs est incompatible avec l'adoption de la route de la Frontière, ou toute autre route centrale praticable.

Je puis ajouter ici, en guise de supplément à ma lettre du 1er courant, qu'il est entendu et compris que la ligne soumise à l'approbation de Votre Grâce par le gouvernement canadien est la route du Major Robinson, par opposition à la route de la Frontière ou Centrale, tout en étant sujette, comme de raison, à toutes modifications locales et à tous changements de tracé qu'un examen plus minutieux pourra démontrer être avantageux.

Je me permettrai donc de suggérer que Votre Grâce, en approuvant cette route, la désigne, pour plus de certitude, comme étant celle qui suit la direction générale de la route explorée par le Major Robinson, et indiquée dans son rapport soumis au parlement, en janvier 1849, comme touchant à la Baie des Chaleurs, et s'avançant de là jusqu'à Truro, dans la Nouvelle-Ecosse, dans la direction qui peut être la plus courte et la meilleure, et qui peut offrir les plus grands avantages pour les travaux d'art, en touchant, là où c'est possible, sans se départir de ces conditions, aux points du golfe St. Laurent dont elle peut s'approcher. L'approbation dans ces termes paraîtrait devoir surmonter toute difficulté provenant de ce que la communication a été faite par le télégraphe, puisque Votre Grâce définirait ainsi d'une manière précise la route recommandée en termes généraux par le gouvernement du Canada.

Le gouvernement ne peut, nécessairement, commencer à construire une autre ligne que la route approuvée, et il semblerait qu'il est indifférent que son adoption par le gouvernement du Canada soit faite avant ou après son approbation par le gouvernement de Sa Majesté. Mais comme il est de la plus grande importance que l'on ne perde aucun temps pour faire les arrangements financiers, et comme mes devoirs publics exigent mon retour immédiat en Canada, j'espère que Votre Grâce me pardonnera si j'exprime l'espoir qu'elle ne trouvera pas incompatible avec ses devoirs publics de donner la sanction nécessaire en ce moment.

Je transmets, pour l'information de Votre Grâce, copie d'une lettre que M. Fleming, l'ingénieur qui a fait les premières explorations, m'a adressée, faisant voir qu'il est impossible qu'aucune définition plus complète de la ligne puisse être donnée à présent.

Sur le second point, relatif à des contrats supposés pour la construction de sections particulières de l'entreprise, je désire réitérer avec le plus grand respect les objections que j'ai déjà faites contre l'imposition de ces contrats, de quelque manière que ce soit, à la commission chargée de l'exécution des travaux. Ces objections sont, s'il est possible, renforcées par une communication que j'ai reçue de M. Fleming, depuis que j'ai écrit à Votre Grâce à ce sujet, et dont je transmets copie à Votre Grâce pour votre information.

Je ne puis qu'avoir la conviction que Votre Grâce reconnaîtra que toute l'étendue du devoir qui incombe au gouvernement de Sa Majesté, en vertu de l'acte du parlement, se borne à l'approbation de la direction générale de la route à suivre, et qu'elle laissera aux Commissaires le soin de décider s'il est ou non de l'intérêt public de profiter de tous arrangements préexistants pour l'exécution partielle de l'entreprise.

Espérant que ces explications seront assez satisfaisantes pour permettre à Votre Grâce de faire le renvoi nécessaire aux Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté, afin que le gouvernement canadien puisse avoir l'avantage de faire des arrangements financiers au moment actuel, qui est si favorable à cette opération,

J'ai l'honneur d'être, avec le plus grand respect,  
de Votre Grâce le très humble serviteur,

JOHN ROSE.

No. 2, MONTAGU STREET, RUSSELL SQUARE,

LONDRES, 6 juillet 1868.

*L'hon. John Rose, Ministre des Finances, Canada :*

MONSIEUR,—Il m'est impossible de retrouver une copie de ma lettre à Sir John A. Macdonald, que vous m'avez demandé, relative au coût approximatif de tout le chemin de fer Intercolonial ; je vous envoie, néanmoins, à votre demande, un exemplaire de mon rapport au Ministre des Travaux Publics, sur cette partie de la ligne comprise entre Moncton et Amherst.

Dans mon rapport sur les explorations faites en 1864, je me suis hasardé à donner le chiffre de \$20,000,000 comme le coût probable total du chemin de fer Intercolonial. Les renseignements que j'ai depuis obtenus dans les provinces maritimes me confirment dans l'opinion que cette estimation est non-seulement suffisante, mais encore qu'avec une très bonne administration il est fort possible d'achever la ligne principale entre Truro et la Rivière-du-Loup, de même que l'embranchement projeté de Bathurst à \_\_\_\_\_, pour la somme indiquée.

Si, cependant, la ligne est contournée et détournée de la meilleure position, pour servir des intérêts privés et locaux, il ne sera pas possible de se former une idée exacte du chiffre auquel s'élèveront les dépenses. Il me semble nécessaire que je dise un mot de ceci en exprimant, à votre demande, une opinion sur la suffisance du crédit ouvert pour la construction du chemin de fer, parce qu'au seul endroit où s'est pratiquement élevé la question du tracé à suivre, jusqu'à présent, savoir : entre Moncton et Amherst, la route recommandée par les autorités locales, et adoptée par une société d'entrepreneurs, est non-seulement moins favorable au point de vue du génie, mais est en réalité de 21 à 35 pour cent plus longue que la ligne qui devrait être suivie.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) SANDFORD FLEMING.

*M. Sandford Fleming à M. Rose.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

LONDRES, 7 juillet 1868.

MONSIEUR,—A propos de la conversation que nous avons eue ensemble ce matin, permettez-moi de faire les observations suivantes :—

Il ne serait pas possible de fournir des plans et profils du chemin de fer Intercolonial, tel qu'il pourra être définitivement construit, d'ici à longtemps. Les explorations de chemins de fer sont des opérations très laborieuses dans un pays de forêts vierges. En Angleterre, les levées topographiques militaires permettent aux ingénieurs de définir très facilement la route d'un chemin de fer projeté, mais dans un pays comme le Canada, où il n'existe pas de pareils plans, la meilleure position pour la construction d'un chemin de fer ne peut être constatée qu'après des essais réitérés et de laborieuses explorations. Après que l'ouvrage est commencé, des changements et améliorations désirables dans le tracé sont fréquemment opérés dans un pays sauvage et inculte, et il ne serait pas sage, à mon avis, de définir la route à suivre si exactement qu'aucun changement n'y pourrait être apporté.

Quant au nom de la route choisie pour le chemin de fer Intercolonial, elle a été désignée sous les noms de "Ligne du Major Robinson," "Ligne de la Rive Nord," et "Route de la Baie des Chaleurs." (No. 15.) Elle est probablement mieux connue sous celui de "Ligne du Major Robinson," mais comme l'expression *ligne* pourrait être prise comme signifiant la ligne exacte tracée par le Major Robinson sur les plans qu'il a fournis, lesquels plans ne sont pas censés être plus que les résultats d'une exploration grossière, et la ligne qui y est indiquée comme étant une ligne possible de chemin de fer, il serait peut-être sage de définir la route du chemin de fer de manière à éviter toute méprise. Je suggérerais donc que la route soit décrite généralement comme suit :—

La plus courte et la meilleure ligne qui puisse être trouvée entre le chemin de fer existant à la Rivière-du-Loup et la Baie des Chaleurs par la rivière Métapédiac, et entre

la Baie des Chaleurs et le chemin de fer existant à Truro, dans la Nouvelle-Ecosse. La désignation générale de cette ligne projetée devant être "La Route de la Baie des Chaleurs."

En examinant la carte, l'on verra qu'une ligne touchant à la Baie des Chaleurs, telle que ci-dessus décrite, ne peut être confondue avec une ligne centrale ou de frontière, et qu'elle est en réalité la route indiquée généralement par le Major Robinson dans son rapport soumis au parlement.

Au sujet de mon rapport au Ministre des Travaux Publics, en date du 16 mai dernier, sur le tracé de cette partie de la ligne située entre Moncton et Amherst, et à l'égard aussi de ma lettre d'hier, que je vous ai adressée sur le même sujet, je crois de mon devoir de répéter que le chemin de fer devrait être construit, dans les limites de la route ci-dessus définie, autant qu'il serait possible de le faire, sur la ligne qui offre le plus de facilités pour les travaux d'art, et qui devra servir le mieux les intérêts généraux de la Puissance. Si, d'un autre côté, l'on consulte trop d'autres intérêts, l'on découvrira probablement, lorsqu'il sera trop tard, que l'on aura encouru de fortes et inutiles dépenses à construire un chemin dont les frais d'entretien et d'exploitation seront proportionnellement dispendieux.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé) SANDFORD FLEMING.

A l'Hon. John Rose,  
Ministre des Finances, Canada,

---

INTERCOLONIAL.

LONDRES, 7 juillet 1868.

MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre note d'hier, m'informant que MM. Clark et Punchard se proposent de venir me voir demain matin à 10.30 h.

Je regrette d'avoir des engagements pour ce jour-là que je ne puis m'abstenir de tenir, mais s'ils veulent me voir, je serai prêt à prendre rendez-vous avec eux pour un autre jour.

Votre tout dévoué,

(Signé) JOHN ROSE.

T. H. Webb, Ecr.,  
5, Westminster Chambers, Victoria St. W., Londres.

LONDRES, 11 juillet 1868.

MM. Edwin Clark, Punchard et Cie.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'hier, contenant certains exposés de faits au sujet de certains travaux dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

Je crois qu'il est de mon devoir de dire, afin qu'il ne survienne aucune méprise à l'avenir, que je ne possède aucune autorité quelconque pour conclure des arrangements au sujet de ces contrats, et que je ne me croirais pas même justifiable d'exprimer une opinion qui pourrait influencer votre ligne de conduite à l'égard de l'affaire qui forme le sujet de votre lettre.

Tandis qu'il vous est dû, par pure courtoisie, que je vous rencontre et entende vos représentations, j'espère que vous comprendrez que je ne puis rien faire de plus que de donner une respectueuse attention à ce que vous me direz.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) JOHN ROSE.

---

DOWNING STREET, 22 juillet 1868.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le duc de Buckingham et Chandos d'accuser réception de vos lettres des 1er et 7 du courant, contenant des renseignements qui ont rapport

au choix de la ligne du chemin de fer qui doit être construit entre la Rivière-du-Loup et Truro, afin de terminer le chemin de fer Intercolonial.

Le duc de Buckingham et Chandos a reçu avec beaucoup de satisfaction une dépêche télégraphique du gouverneur-général, par laquelle il appert que la ligne de la Baie des Chaleurs a été choisie par le gouvernement canadien. Le gouvernement de Sa Majesté concourt volontiers dans ce choix, comme vous le verrez par la dépêche adressée à Lord Monck, dont copie se trouve ci-annexée.

Je suis, Monsieur, votre obéissant serviteur,

I. G. ELLIOT.

*Le Duc de Buckingham au Vicomte Monk.*

(Canada—No. —)

DOWNING SREET, 22 juillet 1868.

MILORD,—J'ai reçu la dépêche télégraphique de Votre Seigneurie, m'informant que la route de la Baie des Chaleurs a été choisie par le gouvernement canadien comme étant celle qui doit relier Truro à la Rivière-du-Loup et compléter ainsi le chemin de fer Intercolonial.

Je comprends que le gouvernement du Canada a pris trois routes en considération, savoir : l'une traversant la rivière St. Jean, soit à Woodstock, soit à Frédériciton ; la seconde passant dans une direction plus centrale à travers le Nouveau-Brunswick ; et la troisième suivant la ligne choisie par le Major Robinson en 1848.

La route qui traverse la rivière St. Jean, soit à Woodstock ou à Frédériciton, en est une à laquelle l'approbation du gouvernement de Sa Majesté n'aurait pas pu être donnée. Les objections qu'offre toute ligne située au sud de la rivière St. Jean, au point de vue militaire, sont insurmontables. L'un des principaux avantages que l'on a voulu obtenir en accordant la garantie impériale pour la construction du chemin de fer, aurait été perdu par le choix de cette route.

Les deux autres lignes étaient la ligne Centrale et celle qui suit le cours général de la route explorée par le Major Robinson, et le gouvernement de Sa Majesté a appris avec beaucoup de satisfaction que cette dernière a été choisie par le gouvernement canadien. La communication qu'offre cette ligne avec le golfe St. Laurent à différents points, et son éloignement de la frontière américaine, sont des considérations décisives en sa faveur, et il ne peut y avoir aucun doute qu'elle est la seule qui réponde aux objets nationaux impliqués dans l'entreprise.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé,) BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Gouverneur  
le Très-Hon. Vicomte Monk,  
etc., etc.

INTERCOLONIAL.

FLEMING'S HOTEL, 11 juillet 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli certains documents au sujet de l'emprunt projeté pour la construction du chemin de fer Intercolonial, qui doit être garanti par les Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté, en vertu de l'acte d'emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867.

D'après les termes de l'acte du parlement canadien, et comme aussi la ligne projetée du chemin de fer a été approuvée par le gouvernement de Sa Majesté, il ne reste plus aux Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté qu'à donner leur sanction aux conditions de l'emprunt, telles que détaillées dans les documents ci-inclus marqués A et B, et d'approuver la forme dans laquelle l'on suggère que soit manifestée la garantie du gouvernement de Sa Majesté.

J'ai préparé, pour plus de facilité de consultation, un court résumé (incluse No. 1) des différents actes du parlement et des communications qui ont eu lieu à ce sujet, sur lesquels j'attire respectueusement votre attention.

Je serais heureux de donner tous autres renseignements que l'on pourra désirer, et comme mes devoirs publics exigent mon retour en Canada le plus promptement possible, j'espère que l'on me pardonnera si j'exprime l'espoir d'être favorisé d'une prompt communication des vues du gouvernement de Sa Majesté sur le sujet en question.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé,) JOHN ROSE.

Au Très-Hon. S. E. Hunt,  
Chancelier de l'Échiquier,  
etc., etc., etc.

*Emprunt du Chemin de fer Intercolonial du Canada.*

30 et 31 Viet. chap. 16. L'acte d'emprunt pour le chemin de fer du Canada autorise les Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté à garantir, de telle manière et sous telle forme qu'ils jugeront convenables, le paiement d'un intérêt, n'excédant pas 4 pour cent, sur toute somme principale n'excédant pas trois millions sterling, qui sera prélevée par le gouvernement du Canada, dans le but de construire le chemin de fer Intercolonial, à condition que le Canada passe un acte pourvoyant :—

1° A la construction du chemin de fer ; à son usage par les troupes de Sa Majesté ; et pourvu que le tracé soit approuvé par un Secrétaire d'Etat.

2° Que l'acte canadien pourvoie, à la satisfaction des Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté, au prélèvement et à l'emploi par le Canada des trois millions sur le chemin de fer ; à la création d'un fonds d'amortissement, et à l'imputation de l'emprunt et du fonds d'amortissement dans un ordre spécifié sur le revenu du Canada ; à la nomination de syndics pour administrer le fonds d'amortissement ; et en dernier lieu au prélèvement de toute autre somme, sur le seul crédit du Canada, en sus des trois millions, qui pourra être nécessaire pour compléter le chemin.

31 Viet. chap. 13. L'acte du Canada s'est conformé à ces trois conditions, et autorise le prélèvement d'un million sterling, en sus des trois millions garantis par le gouvernement impérial, et cet acte a été approuvé par le principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies.

Le tracé du chemin a aussi été approuvé par le Secrétaire Colonial ; et Thomas Baring, Dépeche, 18 juillet. Ecuyer, M. P., et George Carr Glyn, Ecuyer, M. P., ont été nommés Syndics par le Canada, pour l'administration du fonds d'amortissement.

L'acte canadien décrète que les travaux seront faits et l'argent dépensé par une commission, nommée par le gouvernement canadien, et on a l'intention de faire pousser les travaux le plus rapidement possible.

Le Canada se propose maintenant de mettre une partie de l'emprunt sur le marché, et Prospectus A. après consultation avec MM. Baring, Frères et Cie., et MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., les agents financiers de la Puissance à Londres, les conditions énumérées dans le document ci-joint sont suggérées comme étant celles auxquelles l'emprunt devrait être demandé.

L'on verra que l'on propose que les bons émis pour cette partie de l'emprunt qui est garantie par le gouvernement impérial, soient contresignés de la part du gouvernement de Sa Majesté dans la même forme que celle adoptée en 1855, à l'égard de l'emprunt turc garanti par Sa Majesté et l'empereur des Français.

L'approbation des Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté est nécessaire avant Document B. que l'on ne prépare la formule des bons qui seront émis par le gouvernement canadien, laquelle est aussi annexée, ainsi que les conditions projetées de l'emprunt et la formule qui doit témoigner de la garantie impériale, et il faudrait que les agents financiers de la Puissance reçussent des Commissaires l'autorisation de donner les récépissés intéressés contenant mention des obligations contractées, pour être échangés contre les bons contresignés de la part du gouvernement de Sa Majesté lorsqu'ils auront été émis.

(Signé,) JOHN ROSE.

## EMPRUNT INTERCOLONIAL.

1° L'on propose que sur l'emprunt intercolonial de quatre millions sterling, la présente émission sera de deux millions, dont les trois quarts seront prélevés sur la garantie du gouvernement impérial, et l'autre quart sur les bons du Canada sans cette garantie.

2° Les bons seront remboursables à trente-cinq ans de date; il sera établi un fonds d'amortissement d'un pour cent par année pour le remboursement de la partie garantie, et le fonds d'amortissement ordinaire déjà existant pour la dette consolidée du Canada pourra être appliqué au remboursement des bons du Canada.

3° L'emprunt sera payable aux soussignés par les versements suivants, avec faculté d'anticiper, sur réfaction d'intérêt aux taux de la Banque.

4° Formule de bon, à préparer pour l'approbation de la Trésorerie, qui autorisera MM. Baring et Cie., et MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., à délivrer des certificats intérimaires sur paiements faits avant l'achèvement des bons.

5° L'emprunt sera offert par soumission publique, le prix minimum en sera établi, et il sera placé entre les mains du gouverneur de la Banque d'Angleterre.

Emission de £1,500,000 de bons du Canada, portant quatre pour cent d'intérêt, et garantis par le gouvernement impérial du Royaume-Uni, en vertu de l'acte 30 Vict., ch. 16, étant la moitié de l'emprunt autorisé par cet acte; et de £500,000 de bons 5 pour cent du gouvernement du Canada, étant aussi la moitié de l'emprunt de £1,000,000 autorisé par l'acte du parlement du Canada, passé le 21 décembre 1867, pour la construction du chemin de fer Intercolonial.

MM. Baring, Frères et Cie., et MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., sont autorisés par le Ministre des Finances de la Puissance du Canada à recevoir, au comptoir des premiers, No. 8, Bishopgate Street, *within*, jeudi, le 23 du courant, entre une et deux heures de l'après-midi, des soumissions cachetées pour—

£1,500,000 de bons du Canada 4 pour cent, garantis par le gouvernement impérial du Royaume-Uni, qui seront remboursés le 1er octobre 1903, tel que par formule de bon ci-annexée;

Et £500,000 de bons du Canada 5 pour cent, de la forme et teneur ci-annexées, aussi remboursables le 1er octobre 1903.

Tous ces bons porteront intérêt depuis le premier juillet 1868. Un dividende pour trois mois sera payé le 1er octobre, et les dividendes seront ensuite payables semestriellement, le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, comme par coupons.

Les soumissions cachetées ci-dessus mentionnées pourront être pour le tout ou partie des £2,000,000, dans la proportion de trois quarts de bons garantis et d'un quart de bons ordinaires du Canada 5 pour cent; et aucune soumission ne sera admise si elle ne remplit cette condition, c'est-à-dire, si elle n'indique un seul et même prix pour les deux catégories d'effets réunies.

Le Ministre des Finances du Canada remettra aux associés présents de MM. Baring, Frères et Cie., et de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., un document cacheté contenant le prix minimum auquel il vendra les £2,000,000 de bons ci-dessus mentionnés, et ces associés ouvriront alors les soumissions et remettront les bons au plus haut ou aux plus hauts enchérisseurs, *pro rata*, suivant les prix offerts. Le document cacheté ne sera ouvert que dans le cas où le Ministre des Finances déclarerait qu'il n'a pas été soumissionné pour le montant total à son minimum ou au-dessus.

Ni MM. Baring, Frères et Cie., ni MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., ne pourront faire de soumission.

Lors de la répartition, un versement de 20 pour cent sera exigé, et les versements subséquents devront être opérés au bureau de MM. Baring, Frères et Cie., ou de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., comme suit, ou, sur défaut, les versements antérieurs seront confisqués :—

25 pour cent le 13 octobre 1868;

25 pour cent le 12 janvier 1869;

Et la balance le 13 avril 1869.

Les versements pourront être faits en entier, l'un des jours ci-dessus, avec réfaction d'intérêt au taux minimum d'escompte de la Banque d'Angleterre à l'époque du versement.

Des récépissés écrits seront délivrés sans délai, et des bons de £1,000, £500 ou £100 seront échangés contre ces récépissés aussitôt que possible.

Londres, 18 juillet 1868.

(Formule de Bon garanti quatre pour cent.)

CANADA.

En vertu d'un acte du Parlement du Canada, passé le 21 décembre 1867, intitulé : "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," ce Bon donne droit au porteur, au 1er octobre 1903, à la somme de \_\_\_\_\_, en monnaie légale de la Grande-Bretagne, étant partie de la somme de £3,000,000 prélevée en vertu du dit acte, la dite somme principale devant être payée à Londres, aux comptoirs de banque de MM. Baring, Frères et Cie., et de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie, et à l'intérêt sur cette somme, jusqu'au remboursement du capital, au taux de quatre pour cent par année, payable semestriellement, aux comptoirs de banque de MM. Baring, Frères et Cie., et de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., dans la cité de Londres, sur présentation du coupon convenable représentant cet intérêt, tel que ci-annexé, savoir : deux pour cent le 1er avril, et deux pour cent le 1er octobre de chaque année ; la dite somme principale, ainsi que l'intérêt y afférant, étant imputés sur le Fonds Consolidé de Revenu du Canada, immédiatement après les charges dont il est spécialement grevé par les sections 103, 104 et 105 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867. Et attendu qu'en vertu d'un acte du parlement impérial du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, passé dans la 30e année du règne de Sa Majesté, chapitre 16, les Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté sont autorisés à garantir, de la manière et sous la forme qu'ils jugeront convenables, le paiement de l'intérêt à un taux n'excédant pas quatre pour cent par année sur toute somme principale, n'excédant pas £3,000,000, qui sera prélevée par voie d'emprunt, par le gouvernement du Canada, pour les besoins de la construction du chemin de fer, et qu'ils sont de plus autorisés à faire émettre de temps à autre, à même le fonds consolidé du Royaume-Uni, ou les produits en provenant, tous deniers requis pour donner effet à cette garantie, et les dits Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté ayant en conséquence garanti le paiement ponctuel de cet intérêt, cette garantie est certifiée, en ce qui regarde l'intérêt sur le montant de ce Bon, jusqu'à parfait paiement, par la signature du soussigné au présent, lequel a été dûment autorisé à cet effet par le mandat des dits Commissaires.

(Formule de Bon 5 pour cent du Canada.)

PUISSANCE DU CANADA.

Le gouvernement du Canada reconnaît par le présent être endetté envers le porteur de la somme de \_\_\_\_\_ livres sterling, étant partie de la somme de £1,000,000 sterling, qui doit être prélevée en vertu d'un acte du Parlement du Canada, passé le 21 décembre 1867, intitulé : "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," laquelle somme le dit gouvernement s'engage à payer, le 1er octobre 1903, aux comptoirs de MM. Baring, Frères et Cie., et de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., en la cité de Londres, en Angleterre, avec intérêt, dans l'intervalle, à compter du 1er juillet 1868, au taux de 5 pour cent par année, cet intérêt étant payable semestriellement les 1ers jours d'octobre et d'avril de chaque année, au même lieu, sur présentation des coupons ci-annexés.

Le principal et l'intérêt de la somme ci-dessus sont imputables sur le Fonds Consolidé du Revenu du Canada en vertu de l'acte ci-dessus, et une somme égale à un pour cent de la somme capitale sera mise à part chaque année et placée pour le remboursement de telle partie de l'emprunt susdit qui pourra être émise.

*Formule de soumission pour £1,500,000 de Bons 4 pour cent du Canada, garantis par le Gouvernement Impérial du Royaume-Uni, et £500,000 de Bons 5 pour cent du Canada.*

soumissionn par le présent pour une somme de £ capital nominal, dont les trois quarts en Bons garantis 4 pour cent du Canada, et un quart en Bons 5 pour cent du Canada, au prix de pour cent, et engage à accepter la somme ci-dessus, ou toute partie de cette somme qui pourra être allouée, et à payer le dépôt de 20 pour cent sur cette somme, et faire les versements subséquents à leur échéance, conformément aux termes de votre circulaire du 18 courant.

Londres,

juillet 1868.

Nom.

Adresse.

A MM. Baring, Frères et Cie. ;

A MM. Glyn, Mills, Currie et Cie.

CHAMBRES DE LA TRÉSORERIE, 15 juillet 1868.

En réponse à cette lettre, il faut citer les Nos. suivants : 11, 112, 68.

MONSIEUR,—Je suis chargé par les Lords Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté de vous dire que le Chancelier de l'Échiquier leur a soumis la lettre que vous lui avez adressée le 11 courant, au sujet des emprunts à effectuer par le gouvernement du Canada dans le but de construire un chemin de fer devant relier Québec à Halifax, en vertu des dispositions de l'acte 30 Vict., ch. 16, ainsi que l'exposé contenu dans votre lettre, montrant la substance des termes et conditions auxquels l'on se propose d'effectuer ces emprunts (marqué A), et aussi la formule des Bons ou Débentures (marqué B), sur lesquels l'on suggère que la garantie du gouvernement soit donnée pour le paiement de l'intérêt au taux de quatre pour cent sur un emprunt de £3,000,000, conformément aux dispositions de l'acte susdit.

Je suis chargé par Leurs Seigneuries de vous informer qu'elles n'ont aucune objection à offrir aux termes et conditions proposés pour effectuer ces emprunts conformément à l'exposé A (dont copie est incluse), et qu'elles sont prêtes à garantir l'intérêt au taux de 4 pour cent sur un emprunt de £3,000,000, conformément à la formule de Bon ou Débenture marqué B, dont copie est aussi incluse.

Je dois aussi vous informer que Leurs Seigneuries ont nommé M. G. A. Hamilton, le secrétaire perpétuel de ce Bureau, pour agir en leur nom, dans le but de garantir l'intérêt sur l'emprunt de £3,000,000, tel que pourvu par l'acte ci-dessus mentionné. Et je dois ajouter qu'il faudra que chaque Bon ou Débenture soit transmis à ce département, afin qu'il puisse y apposer sa signature.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

G. SCLATER BOOTH.

A.

Emission de £1,500,000 de bons du Canada, portant quatre pour cent d'intérêt, et garantis par le gouvernement impérial du Royaume-Uni, en vertu de l'acte 30 Vict., ch. 16, étant la moitié de l'emprunt autorisé par cet acte ; et de £500,000 de bons 5 1/2 du gouvernement du Canada, étant aussi la moitié de l'emprunt de £1,000,000 autorisé par l'acte du parlement du Canada, passé le 21 décembre 1867, pour la construction du chemin de fer Intercolonial.

MM. Baring, Frères et Cie., et MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., sont autorisés par le Ministre des Finances de la Puissance du Canada à recevoir, au comptoir des premiers, No. 8, Bishopsgate Street, *within*, jeudi le 23 du courant, entre onze heures et midi, des soumissions cachetées pour—

£1,500,000 de bons du Canada 4 pour cent, garantis par le gouvernement impérial du Royaume-Uni, qui seront remboursés au bout de trente-cinq ans, soit le 1er juillet 1903, tel que par formule de bon ci-annexée; et £500,000 de bons du Canada 5 pour cent, de la forme et teneur ci-annexée, à l'égard desquels il sera établi un fonds d'amortissement d'un pour cent par année.

Tous ces bons porteront intérêt depuis le juillet 1868, et les dividendes seront payables semestriellement le et le de chaque année, comme par coupons.

Les soumissions cachetées ci-dessus mentionnées pourront être pour le tout ou partie des £2,000,000, dans la proportion de trois quarts de bons garantis et d'un quart de bons ordinaires du Canada 5 pour cent, et aucune soumission ne sera admise si elle ne remplit cette condition.

Le Ministre des Finances du Canada remettra aux associés présents de MM. Baring, Frères et Cie., et de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., un document cacheté contenant le prix minimum auquel il vendra les £2,000,000 de bons ci-dessus mentionnés, et ces associés ouvriront alors les soumissions et remettront les bons au plus haut ou aux plus hauts enchérisseurs, *pro rata*, suivant les prix offerts.

Ni MM. Baring, Frères et Cie., ni MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., ne pourront faire de soumission.

Lors de la répartition, un versement de pour cent sera exigé, et les versements subséquents devront être opérés au comptoir de MM. Baring, Frères et Cie., ou de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., comme suit, ou, sur défaut, les versements antérieurs seront confisqués :—

Ces versements pourront être faits en entier, l'un des jours ci-dessus, avec réfaction d'intérêt au taux minimum d'escompte de la Banque d'Angleterre.

Des récépissés écrits seront délivrés sans délai, et des bons de £1,000, £500 et £ seront échangés contre ces récépissés aussitôt que possible.

LONDRES, 16 Juillet 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 du courant, m'informant, par ordre des Lords Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté, que Leurs Seigneuries n'ont aucune objection à faire au moyen proposé pour effectuer l'emprunt destiné à la construction du chemin de fer Intercolonial, et qu'ils sont prêts à garantir l'intérêt sur la somme de £3,000,000 sterling, de la manière mentionnée dans votre lettre; et que M. G. A. Hamilton, le Secrétaire perpétuel du Bureau, a été nommé pour signer les bons lorsqu'ils seront transmis au département.

Permettez-moi, en réponse, d'offrir mes plus sincères remerciements, tant en mon nom qu'en celui du gouvernement du Canada, pour la grande courtoisie et l'empressement que le Chancelier de l'Echiquier et les Lords Commissaires ont bien voulu montrer dans les négociations récentes, et pour leur promptitude à satisfaire aux désirs du gouvernement du Canada.

Les bons seront transmis, suivant vos instructions, au Secrétaire de la Trésorerie aussitôt qu'ils seront reçus du Canada par MM. Baring, Frères et Cie., et MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., les agents financiers de la Puissance en Angleterre, et seront contresignés par l'une ou l'autre de ces maisons de banque, en témoignage de leur authenticité.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

(Signé),

JOHN ROSE.

MM. Baring, Frères et Cie.,  
MM. Glyn, Mills, Currie et Cie.

LONDRES, 18 Juillet 1868.

MESSIEURS,—A propos des communications qui ont eu lieu entre nous depuis quinze jours, au sujet de l'emprunt du chemin de fer Intercolonial, j'ai maintenant l'honneur de vous inclure copie d'une lettre des Lords Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté, approuvant les termes suggérés dans le cours de nos récentes entrevues, et la forme sous laquelle sera donnée la garantie du gouvernement impérial.

J'ai donc à vous prier de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour mettre l'emprunt sur le marché, aux termes énoncés dans le projet de prospectus ci-joint, et dans la formule de bon qui y est annexée. Les bons eux-mêmes seront préparés en Canada, pour les sommes que vous indiquerez, et vous seront transmis sous le plus court délai possible.

Je serai heureux d'apprendre le résultat de vos délibérations sur la question de commission, qui a été discutée entre nous, et que vous m'avez dit ne devoir pas, dans tous les cas, excéder ce que vous demandez ordinairement pour des opérations de cette nature aux autres gouvernements étrangers, ni ce qui, sous les circonstances, serait une rémunération équitable et raisonnable pour agir comme agents.

Au sujet du placement des versements qui pourront être faits, je ne puis que réitérer les instructions que je vous ai déjà données verbalement, c'est-à-dire, que vous obteniez le meilleur taux d'intérêt compatible avec une parfaite sûreté et une convertibilité immédiate. Les effets Indiens possédés comme fonds d'amortissement pour les derniers versements de l'emprunt antérieur effectué sur la garantie impériale peuvent, je pense, être regardés comme possédant ce caractère, et je serais heureux que vous pussiez faire des arrangements avec les commissaires sous le contrôle desquels ils se trouvent, pour que vous gardiez ces effets lorsque vous paierez la balance de l'emprunt, à son échéance, à même les deniers prélevés au moyen de l'opération actuelle.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé),

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances, Canada.

LONDRES, 28 Juillet 1868.

MONSIEUR,—Nous avons retardé notre réponse à la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser, en date du 18 du courant, jusqu'à la conclusion de la négociation de l'emprunt pour la Puissance du Canada, afin de pouvoir répondre de suite plus positivement sur les différents points qu'elle soulève, et vous nous permettrez de commencer en vous félicitant et en exprimant notre sincère satisfaction du résultat des soumissions du 23 du courant, qui ont été si favorables aux intérêts et au crédit de votre gouvernement.

Les conditions auxquelles l'emprunt a été offert au public étaient conformes à la sanction de la Trésorerie de Sa Majesté et aux instructions contenues dans votre lettre; et nous voyons avec plaisir que la plus grande célérité possible sera apportée à la remise entre nos mains des bons nécessaires du Canada, parce que, pour la satisfaction des souscripteurs, il est très désirable que l'on évite autant que possible tout retard dans leur livraison.

A l'égard de la commission que nos deux maisons chargeront sur cette opération, nous sommes mus non-seulement par les désirs d'économie que vous nous avez exprimés personnellement, mais encore par notre propre désir de rendre les produits de l'emprunt aussi avantageux que possible à la Puissance, en consentant à ce qu'une commission d'un pour cent sur le chiffre nominal de l'emprunt, et non pas sur la somme réellement reçue, £20,000 à diviser entre nos deux maisons, couvre non-seulement notre propre rémunération pour frais d'agence et la responsabilité de la transaction, mais décharge aussi le gouvernement de toutes dépenses incidentes pour frais de justice, annonces, impressions ici, et autres menus déboursés, en sorte que la seule dépense additionnelle que devra supporter la Puissance sera le droit de timbre exigé par le gouvernement britannique; et nous n'exigerons aucune commission supplémentaire pour les achats de fonds que nous aurons à faire pour l'emploi futur du fonds d'amortissement. Sans entrer dans les détails, nous devons ajouter que la commission que nous chargeons est de beaucoup inférieure à celle ordinairement demandée pour agence dans la négociation d'un emprunt étranger quelconque.

Nous prenons note de vos instructions, nous chargeant d'obtenir pour l'emploi temporaire de l'argent que nous recevrons le meilleur taux d'intérêt compatible avec une parfaite sûreté et une convertibilité immédiate; mais nous regrettons que, dans l'état actuel du marché monétaire, et conformément à ces conditions, nous ne puissions porter au crédit de ce compte un intérêt de plus d'un pour cent par année, tout en vous assurant que nous profiterons de toute amélioration dans la valeur de l'argent pour donner au gouvernement de plus grands avantages, si l'occasion s'en présente.

Quant aux effets Indiens dont vous parlez, ils ne sont pas sous notre contrôle, et il nous faut attendre de nouveaux pouvoirs et instructions de votre part; mais nous prenons acte de votre ordre de payer le résidu, à son échéance, de l'emprunt garanti antérieur de la Puissance du Canada, ce qui sera régulièrement accompli.

Il ne nous reste plus qu'à vous réitérer l'assurance de notre vif désir de faire tout en notre pouvoir pour aider au crédit et à la prospérité de la Puissance du Canada, et à vous renouveler l'expression du respect personnel avec lequel

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

Vos très obéissants serviteurs,

(Signé)

BARING, FRÈRES ET CIE.,

“

GLYN, MILLS, CURRIE ET CIE.

LONDRES, 29 Juillet 1868.

MM. Baring, Frères et Cie.,

MM. Glyn, Mills, Currie et Cie.

MESSIEURS,—En accusant réception de votre lettre d'hier, en réponse à la mienne du 18 du courant, permettez-moi de vous offrir mes sincères remerciements pour la manière satisfaisante dont vous avez conduit les récentes opérations relatives à l'emprunt intercolonial, et de vous dire que je suis convaincu que le gouvernement du Canada voit, dans l'année que vous avez montrée pour son succès, une preuve évidente de l'intérêt que vous dites éprouver pour la prospérité et le crédit futurs de la Puissance.

J'espère que l'occasion qui s'est offerte de mettre ses ressources et son caractère devant le public, avec votre coopération (sur laquelle je suis sûr que le Canada peut toujours compter), est de nature à placer ses effets et son crédit sur un pied aussi élevé que ceux des nations les plus favorisées.

La commission que vous demandez, et que vous dites devoir couvrir non-seulement votre rémunération ordinaire pour l'agence et la responsabilité de la transaction, mais encore toutes les dépenses incidentes en frais de justice, d'annonces, d'impressions, et autres menus déboursés, est satisfaisante, et je dois vous exprimer mes remerciements pour l'indulgence dont vous faite preuve en abandonnant toute commission au sujet de l'administration future du fonds d'amortissement.

Je prends acte de votre assurance que vous profiterez de toute amélioration dans la valeur de l'argent, pour obtenir pour le gouvernement tel taux d'intérêt que les circonstances offriront. En attendant, veuillez bien, à même les premiers versements, éteindre ce que doit encore la province à vos maisons respectives.

Je suis entré en communication avec la Trésorerie, au sujet des effets Indiens, et je vous prie de rembourser le résidu de l'emprunt antérieur à son échéance, et d'informer le gouvernement de Sa Majesté que vous serez prêts à le faire à même les fonds déposés entre vos mains.

Auriez-vous la complaisance de me fournir une liste, sous vos signatures, des enchères faites pour l'emprunt, et de m'informer aussi, aussitôt que possible, du nombre de bons des sommes de £1,000, £500 et £100 que vous désirez vous être envoyés.

Je vous remercie aussi des bonnes expressions qui terminent votre lettre, et je me plais à reconnaître la constante courtoisie et la bienveillance que vous m'avez montrées en commun avec tous mes prédécesseurs dans nos relations officielles avec vous.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.)

JOHN ROSE,  
Ministre de Finances, Canada.

## LISTE DES SOUMISSIONS POUR L'EMPRUNT INTERCOLONIAL.

	£	£ s. d.		£	£ s. d.		£	£ s. d.
1	10000	104 5 0	63	1600	100 0 0	132	2000	145 10 0
2	10000	104 2 6	64	10000	104 11 0	133	50000	103 5 0
3	30000	103 0 0	65	20000	102 11 0	134	3000	103 11 0
4	1250	102 15 0	66	10000	105 11 0	135	2000	103 10 0
5	400	104 0 0	67	10000	105 5 0	136	2000	103 10 0
6	2000	101 11 6	68	10000	103 5 0	137	30000	103 10 0
7	2000	103 2 6	69	20000	101 5 0	138	50000	102 0 0
8	2000	102 12 6	70	10000	104 5 0	139	2800	101 11 0
9	4000	104 7 6	71	20000	104 0 0	140	3000	101 6 0
10	4000	103 2 6	72	5000	101 0 0	141	5000	102 0 0
11	20000	104 16 0	73	5000	103 0 0	142	10000	103 0 0
12	2000	104 1 0	74	10000	104 5 0	143	50000	102 10 0
13	5000	104 6 0	75	1000	95 0 0	144	50000	104 3 0
14	2000	104 1 0	76	40000	104 2 6	145	38000	101 17 6
15	2000	104 1 0	77	40000	104 10 6	146	34000	102 15 6
16	2000	103 0 0	78	40000	105 6 0	147	19200	103 13 0
17	2000	102 0 0	79	40000	105 2 6	148	16800	103 11 6
18	2000	101 0 0	80	40000	105 7 6	149	4800	104 3 0
19	2000	105 1 0	81	1000	102 10 0	150	50000	104 3 0
20	75000	105 1 0	82	500	95 0 0	151	10000	104 17 6
21	100000	104 2 6	83	10000	104 10 0	152	4000	101 0 0
22	8000	105 6 0	84	16000	101 11 0	153	2000	103 0 0
23	4000	105 6 0	85	5000	101 11 0	154	2000	104 5 0
24	50000	105 1 0	86	4000	102 11 0	155	5000	103 3 0
25	38000	102 10 0	87	1000	102 11 0	156	10000	104 12 6
26	8000	105 3 0	88	4000	101 1 0	157	10000	105 1 3
27	4000	100 1 0	89	1000	101 2 6	158	10000	105 10 0
28	5000	104 2 6	90	4000	103 2 6	159	2000	104 1 0
29	3000	104 17 6	"	4000	104 11 0	160	10000	100 2 6
30	5000	103 2 6	91	10000	102 0 0	161	2000	105 15 0
31	25000	103 10 6	92	100000	104 2 6	162	2000	102 0 0
32	15000	104 0 0	93	20000	100 13 1	163	5000	104 15 0
33	25000	105 10 0	94	400	95 0 0	164	3000	106 5 0
34	5000	102 10 0	95	1200	104 15 0	165	20000	104 6 0
35	1000	102 11 6	96	1200	105 5 0	166	20000	104 13 0
36	4000	103 10 0	97	5000	102 0 0	167	10000	104 18 0
"	4000	103 0 0	98	400	104 0 0	168	10000	105 1 0
37	4000	105 0 0	99	4000	102 10 0	169	10000	105 6 0
"	4000	104 10 0	100	4000	102 12 6	170	3000	104 15 0
38	4000	104 0 0	101	3000	103 0 0	171	3000	104 10 0
"	400	100 5 0	102	5000	104 5 0	172	3000	104 5 0
39	800	102 10 0	103	5000	103 15 0	173	3000	104 0 0
40	4000	105 0 0	104	5000	103 10 0	174	3000	103 15 0
41	4000	103 0 0	105	5000	103 17 6	175	3000	103 15 0
42	4000	104 0 0	106	4000	102 10 0	176	3000	100 0 0
43	1000	102 10 0	107	4000	103 10 0	177	50000	105 2 6
44	6000	103 5 0	108	2000	104 0 0	178	2000	103 0 0
45	5000	103 11 0	109	100000	105 0 0	179	300	104 0 0
46	20000	104 7 6	110	400	106 0 0	180	500	103 0 0
47	3000	103 10 0	111	400	103 0 0	181	400	101 1 6
48	3000	104 10 0	112	600	101 0 0	182	6000	101 11 0
49	1000	103 2 6	113	5000	103 0 0	183	4000	103 0 0
50	1000	103 12 6	114	50000	105 0 0	184	10000	102 0 0
51	50000	103 18 0	115	250000	104 5 0	185	5000	105 1 0
52	5000	103 1 0	116	400	101 1 6	186	5000	104 11 0
53	5000	103 15 0	117	2000	92 0 0	187	5000	102 15 0
54	10000	104 5 0	118	6000	90 10 0	188	10000	103 3 6
55	5000	103 17 6	119	100000	103 15 0	189	9600	105 2 0
56	5000	103 15 0	120	4000	100 0 0	190	10000	103 11 0
57	9000	100 0 0	121	6000	97 0 0	191	8000	102 5 8
"	4000	100 5 0	122	4000	100 10 0	192	1000	105 5 0
58	4000	100 10 0	123	10000	103 0 0	193	1000	104 2 6
"	4000	100 15 0	124	2000	103 0 0	194	3000	103 3 0
"	4000	101 0 0	125	2000	102 0 0	195	5000	103 6 0
"	5000	103 12 6	126	800	104 0 0	196	5000	103 12 0
59	4000	104 5 8	127	500	95 0 0	197	5000	104 1 0
60	4000	105 5 0	128	100000	101 15 0	198	2000	105 0 0
61	1200	105 0 0	129	10000	101 10 0	199	10000	104 17 6
"	10000	103 17 6	130	10000	102 0 0	200	10000	105 5 0
62	10000	104 7 6	131	6000	101 10 0	201	20000	103 10 0

LISTE des soumissions pour l'Emprunt Intercolonial.—*Suite.*

	£	£ s. d.		£	£ s. d.		£	£ s. d.
202	50000	102 10 0	256	5000	105 2 6	310	20000	104 10 0
203	38000	102 10 0	257	10000	103 12 6	311	50000	103 13 6
204	5000	104 7 6	258	5000	104 2 6	312	20000	104 3 6
205	5000	104 2 6	259	25000	103 2 6	313	10000	105 3 6
206	5000	102 5 0	260	20000	101 2 6	314	4000	105 5 0
207	5000	103 5 0	261	10000	105 0 0	315	4000	105 17 6
208	150000	104 7 6	262	50000	104 1 6	316	10000	105 11 0
209	3000	95 12 6	263	60000	104 1 6	317	20000	104 11 6
210	10000	104 0 0	264	2000000	105 12 6	318	30000	103 16 6
211	60000	103 0 0	265	1000	104 10 0	319	30000	103 11 0
212	24000	102 10 0	266	4000	104 10 0	320	40000	103 7 0
213	20000	103 0 0	267	6000	103 10 0	321	50000	102 12 7
214	75000	103 11 0	268	2000	104 0 0	322	50000	101 2 0
215	75000	102 12 0	269	2000	105 10 0	323	50000	104 10 0
216	75000	102 4 0	270	20800	102 0 0	324	12000	101 2 0
217	0000	104 8 0	271	50000	102 10 0	325	20000	104 10 0
218	10000	104 16 0	272	10000	104 0 0	326	5000	104 3 9
219	6000	105 5 0	273	2000	105 1 6	327	10000	104 11 6
220	50000	105 6 0	274	400	105 7 6	328	10000	102 5 0
221	50000	104 13 0	275	25000	103 0 0	329	4900	104 17 6
222	100000	103 11 6	276	4000	104 0 0	330	5000	104 1 3
223	5000	100 0 0	277	4000	104 1 0	331	5000	103 10 0
224	12000	104 5 0	278	4000	105 1 0	332	10000	103 0 0
225	12000	103 15 0	279	4000	106 1 0		10000	103 10 0
226	1000	98 15 0	278	4000	104 1 0		10000	103 10 0
227	2000	101 5 0		2000	104 12 0		10000	103 15 0
"	2000	102 5 0	279	10000	103 10 6		10000	104 0 0
"	4000	102 15 0	280	100000	104 10 0	333	30000	104 10 0
"	2000	103 5 0	281	100000	104 0 0	334	30000	100 0 0
228	10000	98 5 0	282	400	103 0 0	335	30000	105 0 0
229	6000	102 5 0	283	135000	104 12 6	334	30000	106 10 0
230	6000	103 5 0	284	70000	104 2 6	315	4000	105 17 6
231	1000	104 16 0	285	75000	104 2 6	290	30000	106 1 6
232	8000	102 5 0	286	10000	105 1 3	277	4000	106 1 0
233	8000	103 5 0	287	25000	103 10 0	164	2800	106 5 0
234	200000	104 0 0	288	3000	102 10 0	161	2000	105 15 0
235	10000	104 6 6	289	2000	105 0 0	101	400	106 0 0
236	20000	104 1 3	290	30000	106 1 6			
237	6000	104 5 0	291	20000	103 15 0			
238	20000	104 10 0	292	5000	103 6 0		72200	
239	20000	104 10 6	293	3000	102 9 6		1928800	105 12 6
240	50000	105 6 0	294	5000	103 5 3			
241	10000	105 1 3	295	100000	105 6 0		2000000	
242	60000	105 2 6	296	100000	104 1 0		739650	
243	5000	104 16 0	297	130000	104 10 6		230200	
244	4000	103 0 0	298	6800	105 0 0		504300	
245	5000	104 3 9	299	10000	104 12 6		700500	
246	6000	105 6 6	300	50000	103 13 6		507600	
247	400	95 0 0	301	20000	104 3 6		236800	
248	5000	102 0 0	302	10000	105 3 6		918000	
249	20000	104 17 6	303	5000	102 10 0		643600	
250	800	104 7 6	304	6000	103 0 0		2552800	
251	400	105 1 0	305	5000	104 10 0		1004800	
252	7500	105 4 0	306	7000	103 8 9		211000	
253	20000	102 10 0	307	50000	105 2 0			
254	50000	104 0 0	308	50000	103 3 6			
255	20000	104 15 0	309	10000	103 15 0			

La liste ci-dessus est celle des soumissions reçues pour l'emprunt du chemin de fer Intercolonial Canadien, le 23 juillet 1868.

(Signé,)

"

BARING, FRERES ET CIE.

GLYN, MILLS, CURRIE ET CIE.

## BANQUE DE MONTRÉAL,

MONTRÉAL, 12 Juin 1868.

L'Hon. John Rose,  
Ministre des Finances.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 du courant, dans laquelle vous parlez des fortes dépenses que le gouvernement a à faire en attendant la fin des arrangements financiers qui sont sur le point d'être conclus à Londres, et demandant le renouvellement du prêt de \$2,500,000 fait par la Banque, échéant le 30 du courant, soit \$1,000,000 pour trois mois, échéant le 30 septembre, et \$1,500,000 pour six mois, échéant le 31 décembre prochain.

La Banque est prête à satisfaire au désir du gouvernement, et renouvellera son prêt de la manière que vous proposez.

Vous ne vous trompez pas en portant à \$300,000 la somme qui est à la disposition du gouvernement, provenant des ventes de bons de la Puissance, émis à propos de l'exportation de l'argent américain. Ainsi qu'il vous en a été verbalement fait rapport, une vente de \$500,000 de bons a été faite au gouvernement d'Ontario, et n'attend que la sanction d'un ordre en conseil de Toronto pour en mettre le produit à la disposition du gouvernement de la Puissance.

Je fais préparer un compte au sujet des récentes opérations sur l'argent, et j'espère pouvoir vous le remettre demain.

MONTRÉAL, 28 Août 1868.

CHER MONSIEUR,—Je serais heureux de connaître quels seraient les arrangements que la Banque serait prête à faire à l'égard de l'emprunt de \$2,500,000, échéant le 30 septembre et le 31 décembre prochains, dans le cas où le gouvernement se déciderait à anticiper quelqu'un des versements.

Il est probable qu'une somme considérable d'argent peut être à la disposition de la Puissance, et je vous serais fort obligé de me dire s'il vous conviendrait de recevoir en dépôt quelque somme, et laquelle, en sus de ce qui est dû à la Banque, et quel taux d'intérêt la Banque consentirait à payer sur ces dépôts.

Je vous serais aussi très obligé si vous pouviez me dire s'il serait possible de faire des arrangements pour qu'un crédit de £500,000 sterling soit mis à la disposition du gouvernement à telles époques, durant les prochains dix-huit mois, et en telles sommes dont il pourrait avoir besoin pour le chemin de fer Intercolonial.

Dans le cas où la Banque ne pourrait se rendre au désir du gouvernement à l'égard du remboursement de l'emprunt, ou des nouveaux dépôts, je vous remercie de vouloir bien me dire s'il pourrait être fait un arrangement pour l'achat d'effets de la Puissance, à quel montant et à quelles conditions.

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN ROSE.

E. H. King, Ecr.,  
Gérant Général, Banque de Montréal,  
Montréal.

## BANQUE DE MONTRÉAL,

MONTRÉAL, 25 Août 1868.

L'Hon. John Rose,  
Ministre des Finances, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 du courant. Dans l'état actuel du marché monétaire, la Banque ne peut trouver aucun emploi profitable pour une aussi forte somme que \$2,500,000, et elle préférerait de beaucoup que les prêts faits à ce montant ne soient pas dérangés avant leur échéance.

Les directeurs me chargent de vous dire, néanmoins, que si le gouvernement peut trouver quelque avantage à déposer la somme de \$2,500,000, avec l'entente qu'elle servira

au remboursement des emprunts à leur échéance, la Banque accordera sur ce dépôt un intérêt de 4 pour cent par année. Et à l'égard de la demande que vous faites si un crédit disponible pour une somme semblable, ou £500,000 sterling, peut être négocié, je suis chargé de vous dire que les directeurs sont parfaitement disposés à faire au gouvernement des avances jusqu'à concurrence de cette somme, et qu'ils n'ont aucun doute qu'ils pourront le faire, dans le cours des prochains dix-huit mois, si le gouvernement en a besoin pour la construction du chemin de fer Intercolonial.

Quant à de nouveaux dépôts de fonds, les directeurs sont forcés de les refuser pour le moment, car ils ne voient aucun moyen de les employer avec profit; et en réponse à votre dernière demande, ils suggèrent que ces fonds soient employés à l'achat d'effets de la Puissance, que l'on peut probablement obtenir à un léger escompte, jusqu'à concurrence de £500,000. Cela serait plus avantageux que l'arrangement actuel pour le gouvernement, et s'il n'y a aucune objection au remboursement de ce qui est aujourd'hui un emprunt permanent, à 6 pour cent par année, les directeurs préféreraient voir une partie de cet argent destiné au remboursement de leur prêt employé à cet usage, plutôt que déposé à la Banque, sous les circonstances actuelles.

Je demeure, cher Monsieur,

Votre dévoué,

(Signé,)

E. H. KING,

Gérant Général.

OTTAWA, 25 Août 1868.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 du courant, en réponse à la mienne du 24.

Les conditions que vous faites, au sujet du dépôt des \$2,500,000, et l'application de cette somme au remboursement du prêt fait par la Banque, sont satisfaisantes; et j'ai à exprimer mes remerciements à la Banque pour la bonne volonté qu'elle met à se rendre aux désirs du gouvernement, tant dans cette affaire que dans l'ouverture du crédit de £500,000 dont j'ai parlé dans ma lettre.

Les balances de banque en Canada seront requises pour faire face aux effets publics qui doivent échoir et aux autres engagements du gouvernement ici, et le paiement des \$2,500,000 devra se faire au moyen de lettres de change sur nos agents de Londres.

Je redoute l'effet que pourrait avoir sur sa valeur le fait de mettre un aussi fort montant de change sur le marché; et je vous serais fort obligé si vous vouliez bien me dire votre opinion sur la quantité que le marché pourrait en absorber sans causer une baisse, et aussi sur la convenance de faire tirer les traites sur un crédit autorisé par le gouvernement, à Londres, plutôt que par le Receveur-Général lui-même.

Je vous remerciais aussi si vous pouviez me dire quels arrangements la Banque serait prête à faire elle-même pour rendre les fonds disponibles et les porter au crédit du gouvernement ici.

Je ne pense pas que, pour le moment, je sois en position, sous les circonstances de l'arrangement projeté, de négocier l'achat d'effets de la Puissance.

En vous remerciant de la promptitude avec laquelle vous avez agi sur ma dernière lettre, et en attendant une prompt réponse à celle-ci,

Je demeure, cher Monsieur,

Votre tout dévoué,

(Signé,)

JOHN ROSE.

E. H. King, Ecr.,

Gérant Général, Banque de Montréal,  
Montréal.

## BANQUE DE MONTRÉAL,

MONTRÉAL, 25 Août 1868.

L'Hon. John Rose,  
Ministre des Finances.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui. Il n'y a aucun doute que la vente de £500,000 sterling causerait une baisse sur le marché du change. En ce qui regarde le marché local, il ne vous serait que de peu d'utilité. Il ne pourrait absorber plus de £20,000 à £25,000 par semaine, pour des ventes au comptant, et pas même cela sans une concession sur les taux qui se rapprochent, pour ces ventes, de très près de ceux de New-York. Vous auriez aussi les lettres de change du Commissariat qui feraient concurrence aux vôtres sur le marché, avant que vous n'eussiez pu en vendre un montant quelque peu considérable.

Je suis convaincu qu'il ne serait pas prudent que le gouvernement tirât ses propres lettres de change pour les vendre à New-York. Leur apparition ferait immédiatement naître l'impression que le gouvernement tirerait fortement sur l'emprunt Intercolonial, et cela causerait immédiatement une baisse sur le marché. Pour éviter cela, je pense qu'il serait plus avantageux pour vous de vous servir de nos lettres de change, en payant la commission de notre banque anglaise et les timbres qu'il nous faut y apposer. Si vous consentez à cela, la Banque se chargera de les faire vendre par ses agents à New-York, au taux de £100,000 par semaine, en chargeant une commission d'un quart d'unité pour cent, ce qui couvrirait aussi la remise des fonds au crédit du gouvernement à Ottawa, sans autres frais.

Les lettres de change de première classe peuvent être achetées aujourd'hui à New-York, d'après mes dernières dépêches télégraphiques, à 9½ pour cent de prime, et vous pourriez limiter nos ventes à votre compte à ce taux ou à un taux moindre, suivant que vous le jugerez convenable. Il serait sans doute plus avantageux au gouvernement si l'on pouvait vendre les £500,000 d'un coup, à un taux équitable, parce que cela vous donnerait le bénéfice de l'intérêt immédiatement.

Je ne veux pas que la Banque encoure aucun risque de perte, par une baisse du marché, et je ne pense pas qu'il serait tout à fait sûr d'offrir une pareille somme, même avec une marge d'un demi d'unité pour cent sur le taux, à part la commission anglaise; cela porterait le taux du change, d'après la mercuriale d'aujourd'hui, à 8½ pour cent de prime, net, pour les fonds en Canada.

Si le gouvernement est disposé à accepter ce taux, je soumettrai l'affaire aux directeurs; mais j'aimerais bien micux, en ce qui regarde la Banque, que vous ordonniez de faire la vente pour votre compte.

Je demeure, cher Monsieur,

Votre dévoué,

(Signé.)

E. H. KING,

Gérant-Général.

P. S.—Depuis que cette lettre est écrite, j'ai reçu des cotes plus basses de New-York, et je désire que ma suggestion, relative à l'achat du montant total par la Banque, soit regardée comme dépendant des taux actuels.

*Télégrammes envoyés par l'Hon. Ministre des Finances à E. H. King, Ecr., Gérant-Général,  
Banque de Montréal.*

25 Août 1868.

La Banque vendra la moitié à commission; et pour l'autre moitié le gouvernement accepte votre taux; les ventes de vos lettres de change et de celles du gouvernement devront se faire *pari passu*. Vous conviendrait-il que Baring et Glyn déposassent l'argent à l'Union Bank à votre crédit?

Toute commission ou timbres économisés par ce moyen devront profiter au gouvernement. Répondez par télégraphe ce soir, si possible, si cette proposition vous convient, ou si les lettres de change doivent encore être envoyées.

E. H. King, Ecr., B. de M.

27 Août 1868.

Des lettres à Baring et Glyn vous sont expédiées aujourd'hui par la malle, leur disant de mettre cinq cent mille louis à votre disposition, lorsque vous en aurez besoin.

E. H. King, Ecr., B. de M.,  
Montréal.

28 Août 1868.

Lettre et télégramme reçus ; sont satisfaisants. Je laisse les opérations d'aujourd'hui et demain à votre discrétion ; j'approuverai les ventes que vous ferez.

J'ai envoyé copie des instructions directement à Baring et Glyn. Veuillez leur donner quelques jours d'avis pour de fortes demandes.

E. H. King, Ecr.,  
Montreal.

1er Septembre 1868.

Agissez comme vous l'entendrez quant aux ventes de change aujourd'hui ; je ne puis partir avant mercredi.

10 Septembre 1868.

E. H. King, Ecr.,  
Comptoir de la Banque de Montréal,  
William Street, New-York.

Disposé à réaliser même à une fraction de moins, à moins que vous ne conseilliez d'attendre.

(Signé,) JOHN ROSE.

*Télégrammes reçus par l'Hon. Ministre des Finances de E. H. King, Ecr., Gérant-Général, Banque de Montréal.*

12.15 A. M., MONTRÉAL, 26 Août 1868.

L'hon. John Rose.

Le taux est tombé aujourd'hui ; je répondrai au long demain matin, lorsque je recevrai la dépêche de New-York.

E. H. KING.

MONTRÉAL, 27 Août 1868.

L'hon. John Rose.

La cote de New-York est plus basse que mes calculs, mais nous ferons les transactions ; envoyez les lettres de change ou une lettre comme je le suggérais ce matin.

E. H. KING.

MONTRÉAL, 27 août, 1868.

L'hon. John Rose.

Nous payons la même commission anglaise pour les dépôts faits sur lettres de change, mais si vous voulez m'envoyer une lettre officielle adressée à chaque agent, leur demandant

de payer les sommes respectives que j'indiquerai, cela sauvera les timbres anglais et nous donnera quelque intérêt, dont nous ferons bon au gouvernement; envoyez des lettres ou du change par cette malle. Le télégramme de New-York n'est pas encore arrivé; je vous avertirai de suite s'il doit déranger l'arrangement projeté.

E. H. KING.

---

 MONTRÉAL, 28 Août 1868.

L'hon. John Rose.

Je viens de recevoir le télégramme suivant de New-York:—Huit sept-huitièmes (8 $\frac{7}{8}$ ). On craint une forte baisse. Pas de demande.

E. H. KING.

---

 MONTRÉAL, 28 Août 1868.

L'hon. John Rose.

Dépêche reçue. J'ai télégraphié à New-York de vendre à huit sept-huitièmes (8 $\frac{7}{8}$ ) ou mieux; je ne réduirai pas cette limite sans vos instructions.

E. H. KING.

---

 MONTRÉAL, 28 Août 1868.

L'hon. John Rose.

Taux à New-York faible à neuf aujourd'hui. Veuillez fixer un taux pour le gouvernement. Je ferai mieux que votre limite si c'est possible.

E. H. KING.

---

 MONTRÉAL, 9 Septembre 1868.

Marché très lourd; il faut prendre moins que neuf (9) pour de gros montants: voulez-vous m'indiquer une limite, ou remettre les ventes?

E. H. KING.

---

*Copie d'un rapport de Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil le 27 août 1868.*

Le comité a pris en considération le mémoire ci-joint de l'Hon. Ministre des Finances, dans lequel il fait rapport, pour l'information de Votre Excellence, des mesures qu'il a adoptées pendant son récent séjour en Angleterre pour la négociation de l'emprunt du chemin de fer Intercolonial, et des arrangements faits avec les agents financiers de la Puissance à Londres, sur le même sujet, et il fait respectueusement rapport qu'il approuve les mesures ainsi adoptées par le Ministre des Finances, et les soumet à la sanction de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. H. LEE,  
G. C. P.

Le soussigné a l'honneur de soumettre, pour l'information de Son Excellence le gouverneur-général, le rapport suivant des mesures qu'il a prises en Angleterre au sujet de l'emprunt du chemin de fer Intercolonial :—

Il était important que les arrangements préliminaires avec le gouvernement de Sa Majesté fussent faits sans délai, afin de pouvoir profiter de l'état extrêmement favorable du marché monétaire, et que l'emprunt fût placé avant les vacances de l'été, ainsi qu'avant certains emprunts anticipés des gouvernements de France, d'Egypte et de Suède.

Des communications furent donc immédiatement ouvertes avec Sa Grâce le duc de Buckingham et Chandos, dans but d'obtenir l'approbation requise de la législation qui avait eu lieu ici, et de faire parvenir cette approbation au Chancelier de l'Échiquier et aux Lords Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté.

Copie de la correspondance qui a eu lieu est soumise avec ce mémoire.

Après ample discussion avec MM. Baring, Frères et Cie., et MM. Glyn, Mills, Currie et Cie., les agents financiers, il fut décidé d'offrir l'emprunt aux termes et conditions énoncés dans le prospectus ci-joint, lesquels furent en conséquence communiqués au Chancelier de l'Échiquier et aux Lords Commissaires de la Trésorerie.

L'approbation du Secrétaire d'Etat pour les Colonies ayant été obtenue, les conditions générales et les termes de l'emprunt projeté furent discutés à une entrevue avec Sa Grâce le Secrétaire de la Trésorerie, à laquelle M. Baring et M. Glyn étaient présents, et ces termes furent définitivement arrêtés.

La correspondance à ce sujet est annexée à ce rapport. Toute la publicité possible fut donnée à l'emprunt par des annonces, par la voie de la presse, et autrement.

Le prix minimum fut fixé par le soussigné et placé dans une enveloppe cachetée entre les mains des agents financiers, en présence des soumissionnaires à l'emprunt, mais ne fut communiqué à personne.

Les soumissions cachetées (au nombre de 335) furent ouvertes par les agents financiers, en présence des soumissionnaires. Une cédule de ces soumissions se trouve ci-jointe.

Lettres datées de Londres, J. Rose à Baring, Frères et Glyn, Mills et Cie, 18 juillet 1868. Réponse datée du 28 juillet. Réponse datée du 29 juillet.

Un certain nombre d'entrevues eurent lieu au sujet de la commission que devaient charger les agents financiers. Le résultat de ces communications se trouve dans la correspondance inscrite en marge.

Le soussigné croit qu'il n'est que juste de reconnaître les efforts faits par les agents financiers pour placer l'emprunt aux termes les plus avantageux possibles, et de dire qu'il croit que les arrangements faits au sujet de la commission et de l'administration du fonds d'amortissement sont plus favorables au Canada que ceux qui sont généralement accordés par des agents de Londres à des gouvernements étrangers, sur des opérations de cette nature.

Il ne peut terminer ce rapport sans mentionner la courtoisie et l'aide bienveillante qui lui ont été constamment montrées par Sa Grâce le Secrétaire d'Etat pour les Colonies, le Chancelier de l'Échiquier, et par les Lords Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté.

Sans les facilités qui lui ont été ainsi offertes en tout temps, il aurait pu être difficile de mettre l'emprunt sur le marché dans le cours de la saison actuelle.

(Signé)

JOHN ROSE,

Ministre des Finances.

Ottawa, 14 Août 1868.

*Copie d'un rapport de Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par S. E. le Gouverneur-Général en Conseil le 27 Août 1868.*

Le comité a pris en considération le mémoire ci-joint de l'honorable Ministre des Finances, soumettant à la considération et l'approbation certains arrangements qu'il suggère

en conséquence de l'état exceptionnel des affaires financières de la Puissance, et faisant rapport des mesures qu'il a adoptées à cet égard.

Le comité recommande que les mesures prises par le Ministre des Finances soient approuvées; et, de plus, que la balance due aux agents financiers à Londres soit liquidée sur les sommes déposées entre leurs mains; que les bons qui arrivent à leur échéance et les autres engagements mentionnés dans le mémoire du Ministre des Finances soient payés, et que sa recommandation, quant à l'émission de billets ou bons de l'échiquier, soit mise à effet par l'entremise du Bureau de la Trésorerie, sous telle forme qu'il jugera convenable; et finalement, que le Ministre des Finances soit autorisé à mettre à exécution ce qu'il suggère au sujet du change, de la manière qu'il jugera la plus avantageuse.

Pour copie conforme,

W. H. LEE,

G. C. P.

Le soussigné a l'honneur de soumettre l'état des sommes déposées à compte de l'emprunt Intercolonial, ainsi que les autres balances qui se trouvent à la disposition du gouvernement dans les banques du Canada, s'élevant en tout à environ \$6,200,000, accompagné d'un état des engagements auxquels la Puissance doit faire face à une date rapprochée.

L'emprunt de deux millions et demi de piastres fait à la Banque de Montréal, et les bons, s'élevant à \$880,000, émis en 1866, portent 7 pour cent d'intérêt, tandis que la somme payable à Ontario porte 5 pour cent.

La balance du compte des agents financiers de Londres porte aussi 5 pour cent d'intérêt.

Ces agents font rapport qu'il leur est impossible d'obtenir en Angleterre, pour le moment, plus d'un pour cent par année sur les sommes qu'ils ont entre les mains. Il est donc évident qu'à moins que l'on ne puisse trouver un autre emploi temporaire de cet argent, l'on pourra subir une perte d'intérêt sérieuse, car la Puissance paie au taux de sept pour cent d'intérêt sur tous ses anciens emprunts courants, quatre pour cent sur les trois quarts, et cinq pour cent sur un quart de l'emprunt Intercolonial, et cinq pour cent à Ontario, et le même taux sur toute balance due aux agents financiers de Londres.

Le Ministre des Finances prend la liberté de soumettre à Son Excellence en Conseil la suggestion suivante, au moyen de laquelle il cherche à atteindre le double but de trouver pour cet argent un placement qui évitera une perte sérieuse à la Puissance, sous le rapport de l'intérêt, et de pourvoir en même temps, en dehors de toute éventualité possible, à ce que l'argent nécessaire au chemin de fer Intercolonial soit immédiatement disponible lorsqu'il pourra être requis pour l'exécution des travaux.

Il propose que le crédit ouvert chez MM. Baring et Glyn, et dont la Puissance peut se servir jusqu'à concurrence de £250,000 sterling, soit employé spécialement, si c'est nécessaire, à remplacer toute partie de l'emprunt Intercolonial qui pourrait être maintenant placé dans des effets portant intérêt, émis pour réduire les effets de la Puissance qui portent aujourd'hui un fort intérêt, et la Banque de Montréal a consenti à ouvrir un nouveau crédit pour les mêmes fins du chemin de fer Intercolonial, jusqu'à concurrence de £500,000 sterling.

Il suggère de plus, en sus de ces crédits spéciaux destinés à maintenir intact l'emprunt Intercolonial, que des billets de l'échiquier de la Puissance, portant un même taux d'intérêt que celui payable sur cet emprunt, soient préparés; que ces billets de l'échiquier soient reçus en paiement de tous droits dus au gouvernement, et soient placés entre les mains du Receveur-Général, comme fidéi-commissaire de l'emprunt Intercolonial, et qu'ils ne soient émis par lui que s'ils sont requis pour cette entreprise.

Le gouvernement aura donc à sa disposition, pour rembourser le fonds Intercolonial, à part les ressources générales de la Puissance, les crédits spéciaux ouverts par les agents financiers et la Banque de Montréal, et des billets de l'échiquier convertibles en tout temps, puisqu'ils seront reçus en paiement des droits et impôts publics, à courte échéance.

Bien que le soussigné n'entrevoie pas la probabilité qu'il survienne aucune circonstance qui oblige la Puissance à se prévaloir d'aucun de ces moyens spéciaux de remplacer

l'emprunt Intercolonial, et bien que, sous les circonstances ordinaires, le surplus de revenu de la Puissance, et les rentrées de bonnes créances qui lui sont actuellement dues sur les dépôts des banques d'épargne, et l'émission d'effets de la Puissance aux compagnies d'assurance et au public, à mesure que les demandes se développeront, pourraient être regardés comme suffisants pour faire face aux paiements à faire sur les travaux, à mesure qu'ils avanceront ; néanmoins, en vue des circonstances qui ont accompagné l'émission de l'emprunt Intercolonial, il est d'opinion que les dispositions spéciales ci-dessus suggérées soient établies avant que l'on ne fasse un usage même temporaire d'aucune partie des fonds de l'emprunt.

Si le conseil juge convenable de placer une partie quelconque de l'emprunt Intercolonial de manière à réduire l'intérêt payable par la Puissance, il sera nécessaire de faire venir en Canada les fonds aujourd'hui déposés chez les agents financiers de Londres.

Anticipant la possibilité de cette opération, le soussigné est entré en communication non-officielle avec la Banque de Montréal, dont la substance est contenue dans la correspondance et les télégrammes soumis ci-joint.

L'on verra que la Banque est disposée soit de vendre les lettres de change du gouvernement à commission, et à en placer les produits au crédit de la Puissance à Ottawa, soit à acheter elle-même les lettres de change au taux mentionné dans la lettre du gérant, en en plaçant le produit au crédit du gouvernement, et lui faisant immédiatement porter quatre pour cent d'intérêt.

Le soussigné a examiné s'il vaudrait mieux importer de l'or d'Angleterre, ou demander des soumissions publiques pour des lettres de change. Par le premier moyen, les fonds ne pourraient être livrés ici qu'à une perte considérable comparativement à la cote du taux actuel du change à New-York ; et si l'on adoptait le second moyen, il croit qu'il entraînerait une forte baisse sur tous les taux de change, tant en Canada qu'à New-York. Il est d'avis que le même résultat aurait lieu si le gouvernement offrait en vente ses propres lettres de change sur ses agents financiers à Londres, par l'entremise d'un courtier ou de la Banque de Montréal, et il pense qu'il serait de l'intérêt du gouvernement de permettre l'emploi des traites de la Banque de Montréal sur la Banque Union, qui est son agent à Londres. Cela entraînerait le gouvernement à payer un courtage à la Banque de Montréal sur la vente des lettres de change à New-York et le transport des fonds de là en Canada, ainsi qu'à rembourser cette institution de la commission qu'elle aura à payer à ses agents à Londres sur leur acceptation et le paiement des traites qu'elle pourra tirer ; mais il considère comme probable que les frais qui résulteront de ce plan seront moindres pour le gouvernement que ne le serait la perte qu'occasionnerait une baisse dans les taux du change, si le gouvernement tirait lui-même sur MM. Baring et Glyn.

D'après les meilleurs renseignements qu'il peut se procurer, le soussigné est porté à croire que le prix du change tombera plutôt qu'il ne s'élèvera d'ici à quelque temps.

La demande actuelle d'effets publics américains en Europe, la forte exportation probable de grains et autres produits à l'automne, la perspective d'une récolte de coton considérable, et les légères importations d'automne en Canada, figurent parmi les causes qui lui font croire cela, et il pense qu'il est improbable que le gouvernement gagnerait autant, en attendant une hausse, que ce qu'il perdrait sous le rapport de l'intérêt que produirait le dépôt de l'argent provenant de la vente de ses lettres de change. Il soumet donc à la considération du conseil la convenance de réaliser le change le plutôt possible à New-York, et d'en placer le montant à 4 pour cent d'intérêt.

Mais en face de l'impossibilité de faire des calculs certains sur les résultats de l'opération, et afin que le gouvernement puisse profiter de toute hausse dans le taux du change, tout en plaçant de suite une somme considérable à intérêt, il propose :—

- 1<sup>o</sup> Que l'offre de la Banque d'acheter, au taux spécifié dans la lettre de M. King, ne soit acceptée que pour la moitié des £500,000 sterling seulement.
- 2<sup>o</sup> Que l'autre moitié soit vendue par la Banque à commission, aux termes faits par lui, soit *pari passu* avec la moitié achetée, soit à un taux minimum qui sera fixé de jour en jour par le gouvernement, lorsqu'il connaîtra les cotes de chaque jour à New-York.

3° Que la somme de £500,000 soit placée par les agents financiers à Londres à la disposition de la Banque de Montréal, par lettre d'instruction à cet effet, pour faire honneur aux traites de la Banque, avec l'entente que si par ce moyen on évite le paiement des timbres et d'une commission aux agents de la Banque, cette économie sera au profit du gouvernement.

(Signé,)

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances.

Ottawa, 27 Août 1868.

### Approximation.

*Etat des Engagements auxquels la Puissance doit faire face à une date rapprochée.*

	\$	cts.
Montant de prêt dû à la Province d'Ontario.....	500,000	00
“ payable à do., le 30 septembre, à compte du subside.....	300,000	00
“ pour le remboursement de bons 7 0/0, dus le 1er septembre.....	887,000	00
“ du prêt fait par la Banque, dû le 30 septembre.....	\$1,000,000	
“ do do dû le 31 décembre.....	1,500,000	
	2,500,000	00
“ payable à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, à compte de travaux.....	700,000	00
“ des balances dues aux agents financiers de Londres.....	973,333	00
Total.....	\$ 5,860,333	00

Département des Finances,

Ottawa, 27 Août 1868

### Approximation.

*Etat des sommes déposées à compte de l'Emprunt Intercolonial, ainsi que des autres balances à la disposition du gouvernement.*

	\$	cts.
Dépôts à compte de l'Emprunt Intercolonial.....	2,000,000	00
Balances dans les Banques du Canada.....	1,200,000	00
Versements à compte—		
Emprunt Intercolonial payable en octobre.....	2,500,000	00
Balance de banque à compte d'argent monnayé.....	500,000	00
Total.....	\$ 6,200,000	00

Département des Finances,

Ottawa, 27 Août 1868.

---

---

# RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 3 mai 1869, demandant copies des soumissions reçues pour la construction du chemin de fer Intercolonial, avec la liste des prix, les noms des cautions, les copies des contrats, ainsi que de toute la correspondance échangée entre le Gouvernement et les Commissaires du chemin de fer au sujet des contrats en question.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

*Secrétaire d'Etat.*

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ÉTAT,

Ottawa, 19 mai 1869.

---

---

BUREAU DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

Ottawa, 19 mai 1869:

MONSIEUR,—En réponse à l'adresse de la Chambre des Communes, en date du 3 mai 1869, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copies des soumissions reçues pour la construction des sections 1 à 7, inclusivement, du chemin de fer Intercolonial. La liste des prix ainsi que les noms des cautions offertes font partie de ces documents.

Le même pli contient également copies des contrats pour ces sections, des rapports adressés par les Commissaires à l'honorable Conseil Privé, ainsi que des rapports du Conseil Privé relatifs à ces contrats. Ces documents forment la "correspondance échangée entre le Gouvernement et les Commissaires du chemin de fer au sujet des contrats en question."

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

C. S. ROSS,

*Secrétaire.*

A l'Honorable

Secrétaire d'État,

Ottawa.

SOUMISSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. ( <i>rip-rap</i> ) par v.c.	Planche, poutre ou épinette, par 1000 pieds, M.P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	<i>Onuphe Peltier</i> ..... Charles Bertrand, Jean Langlois.	280,000 00	14,000 00	124 00	9 30	1 25	0 24	34 00	2 50	9 00	
4	<i>Adolphe Cimon</i> ..... Jean Langlois, Charles Bertrand.	260,000 00	13,000 00	120 00	9 20	1 20	0 22	33 00	2 30	9 00	
5	<i>A. F. Macdonald</i> ,..... M. McLennan, James Craig.	242,000 00	12,100 00	45 00	14 00	0 90	0 23	12 00	2 00	15 00	
8	<i>Ryan, Cuvillier et Cie</i> ..... William McNaughton, John Donnelly Beth.	304,000 00	15,200 00	50 00	10 00	1 50	0 33	40 00	4 50	20 00	
13	<i>Jones, Cooke et Cie</i> ..... N. C. Ford, O. Ford Jones.	248,000 00	12,400 00	100 00	10 00	1 40	0 26	40 00	5 50	15 00	
16	<i>Henry Simmon</i> ..... Dacres W. Hart, James Weyms.	460,000 00	23,000 00	50 00	11 00	1 50	0 30	30 00	4 00	10 00	
19	<i>W. J. Johnstone</i> ..... L'hon. A. B. Foster, L'on. J. J. C. Abbott.	468,340 00	23,417 00	40 00	12 00	1 50	0 32	30 00	4 00	11 00	
27	<i>A. S. Brown</i> ..... John Bell, James Brown.	350,000 00	17,500 00	115 00	13 00	1 30	0 30	30 00	3 50	16 00	
31	<i>John Steacy</i> ..... Wm. Stewart, James Stewart.	370,000 00	18,500 00	120 00	14 00	1 30	0 30	40 00	3 50	17 00	
35	<i>Henry J. Friel et Cornelius Daly</i> , } ..... John Richard Casselman, Daniel O'Connor.	700,000 00	35,000 00	560 00	45 00	1 25	0 28	42 00	3 50	20 00	
36	<i>Andrew Elliott et Malcolm Cameron</i> , } ..... L'hon. Alexander Vidal, Geo. E. Desbarats.	239,488 88	11,975 45	30 00	15 00	1 25	0 34½	15 00	3 00	13 00	
42	<i>John A. Cameron</i> ..... N. J. McGillivray, C. C. Snowdon, A. Campbell.	259,000 00	12,950 00	50 00	10 00	1 00	0 30	12 00	2 00	9 00	
44	<i>William Guest</i> ..... T. B. Guest, William McIntosh.	320,000 00	16,000 00	80 00	11 00	1 25	0 35	35 00	5 00	15 00	

DE FER INTERCOLONIAL.  
No 1.

DES PRIX.

Pis. par 1000 pieds, M.P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 2 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 2 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.e.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.e.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
24 00	7 00	11 00	17 00	32 00	44 00	05	0 11	6 00	16 50	16 00	9 00	8 00	5 00	7 00
24 00	6 50	10 80	16 75	30 00	40 00	04½	0 10	5 00	16 00	15 20	8 00	7 20	5 00	6 00
18 00	8 00	10 00	18 00	20 00	18 00	08	0 12½	4 00	10 00	9 00	8 00	6 00	4 00	2 00
30 00	12 00	18 00	20 00	30 00	45 00	07	0 15	5 00	16 00	15 00	13 00	12 00	6 00	6 00
20 00	8 00	10 00	15 00	30 00	0 50	05	0 08	6 00	15 00	12 00	10 00	9 00	7 00	7 00
18 00	6 00	13 00	17 00	22 00	50 00	04	0 08	4 00	18 00	17 00	12 00	10 00	5 00	4 00
18 00	8 00	14 00	18 00	22 00	50 00	04	0 08	4 00	18 00	17 00	14 00	13 00	5 50	4 50
21 00	9 00	11 00	14 00	20 00	45 00	07	0 14	5 00	18 00	17 00	12 00	11 00	8 00	5 00
25 00	10 00	12 00	18 00	25 00	50 00	07	0 15	5 00	18 00	17 00	12 00	11 00	10 00	7 00
40 00	20 00	30 00	40 00	40 00	38 00	10	0 25	3 50	12 00	8 50	9 00	8 00	5 00	5 00
18 00	5 00	8 00	14 00	18 50	55 00	04½	0 12½	5 00	11 25	10 00	7 50	6 25	5 75	5 00
12 00	12 00	15 00	18 00	20 00	40 00	05	0 10	4 00	12 00	11 00	10 00	9 00	6 00	3 00
20 00	7 00	10 00	13 00	18 00	0 60	04	0 08	3 50	15 00	13 00	13 00	10 00	5 00	7 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Ciôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûls, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre percé. (rip-rap) par v. c.	Pianche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
46	T. B. Guest..... Hiram Guest, J. W. Guest.	380,000 00	19,000 00	120 00	12 00	1 50	0 40	50 00	6 00	17 00	
51	Robert James Reekis et } Victor Hudon. MM. P. Redpath et Drummond, MM. Hudon et Plamond.	220,000 00	11,000 00	60 00	7 25	1 00	0 26	20 00	1 00	15 00	
52	Duncan Macdonald..... Morland, Watson et Cie., Pierre Hudon.	216,000 00	10,800 00	60 00	7 25	1 00	0 25	20 00	1 00	15 00	
54	Geo. Worthington et } James Worthington. Dépôt d'espèces ou d'effets convertibles, ou cautionns.	189,700 00	9,485 00	64 00	10 00	0 90	0 21	6 60	3 50	12 00	
58	Nich. Piton et } E. Dussault. James Gibson, Etienne Dussault, George Couture.	291,914 00	14,595 70	40 00	6 50	0 90	0 25	26 50	1 50	10 00	
60	George Lévêque..... L'hon. E. Dionne, MM. A. Hamel et Frères.	300,000 00	15,000 00	60 00	10 00	1 25	0 22½	40 00	1 50	10 00	
62	John Elliot, Robert Grant et } Charles Grant, James Weyms, J. B. Rasey, W. H. Scott.	199,995 00	9,995 00	125 00	11 00	1 25	0 30	25 00	3 00	17 00	
66	Thomas Fahey et Cie..... Geo. Coté, Patrick Fahey.	265,000 00	13,250 00	65 00	12 00	1 25	0 25	60 00	3 50	9 00	
73	A. Hamel et Cie..... E. Dionne, C. Marcotte.	318,000 00	15,900 00	80 00	12 75	1 40	0 27	40 00	3 00	9 50	
77	E. H. McGreevy et Cie..... John Henry, James Warnock.	337,800 00	16,890 00	75 00	13 00	1 45	0 30	35 00	2 50	10 00	
79	J. S. Vosburgh..... Schuyler Shibley, John Shibley.	238,500 00	11,925 00	60 00	9 00	1 25	0 27	5 00	1 30	10 00	

DE FER INMERCOLONIAL.  
No. 1.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarré, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam, enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
25 00	8 00	11 00	13 00	18 00	70 00	05	0 09	4 50	16 00	14 00	14 00	11 00	6 00	9 00
17 50	15 00	20 00	25 00	40 00	40 00	08	0 10	5 00	15 00	13 00	12 00	8 00	6 00	10 00
17 50	15 00	20 00	25 00	40 00	40 00	08	0 10	5 00	15 00	13 00	12 00	8 00	6 00	10 00
15 00	8 00	12 00	16 00	20 00	33 00	05	0 10	4 50	8 50	8 00	7 50	7 00	4 00	10 00
15 00	4 00	5 50	7 00	20 00	40 00	05	0 09	2 30	12 00	11 00	8 50	6 00	4 00	5 50
18 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	06	0 11	4 50	15 00	13 50	8 00	6 00	5 00	6 00
40 00	12 00	14 00	18 00	20 00	40 00	07	0 12	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	9 00	8 00
18 00	10 00	11 50	15 00	25 00	40 00	04	0 12	4 00	14 50	13 25	8 00	7 50	5 00	6 00
20 00	10 00	12 00	14 00	21 00	50 00	04½	0 13	4 50	15 00	14 00	9 00	8 00	5 00	4 00
19 00	9 00	11 00	13 00	22 00	35 00	05½	0 12½	5 00	16 00	14 50	9 75	8 50	6 00	7 00
12 00	5 00	10 00	13 00	20 00	45 00	07	0 15	5 00	20 00	18 00	17 00	15 00	6 00	2 00

\* Pierres des dimensions,

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Cloîtres, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Égoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (v.p.-rep) par v.c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
81	Terence McGivern..... Albert Wright, J. H. Pope, M.P.P.	244,000 00	12,200 00	55 00	9 20	1 30	0 29	5 10	1 50	12 00	
87	J. Hatch ..... W. W. Scott.	375,000 00	18,750 00	85 00	12 00	1 50	0 37	50 00	1 50	10 00	
89	S. S. Lagier... L'hon. Robert Read, James Brown, M.P.	370,000 00	18,500 00	150 00	3 00	2 50	0 65	45 00	2 00	20 00	
93	Geo. Randall.....	630,000 00	26,600 00	50 00	9 00	1 25	0 31	10 00	3 00	12 00	
95	Augt. Trépanier..... Victor Belanger, Felix Motard.	300,000 00	15,000 00	100 00	12 00	1 50	0 25	40 00	1 25	6 00	
97	Guillaume Charland..... John Ross, Frank Ross.	395,000 00	19,750 00	120 00	15 00	1 45	0 39	60 00	1 50	10 00	
98	Simon Peters..... Chas. Samson, J. K. Boswell.	384,344 00	19,217 20	100 00	14 00	1 50	0 33	50 00	1 50	10 00	
100	Augustin Mathieu et } Joseph Julien, John Ross, Frank Ross.	340,000 00	17,000 00	150 00	12 00	1 25	0 30	60 00	2 50	8 00	
103	Edward Ware, } Alfred Hamel et Alexander Sewell, Rév. E. W. Sewell, Ed. Zéphirin Boudreau.	355,400 00	17,770 00	30 00	10 50	1 50	0 30	25 00	2 70	20 00	
105	Walter Kerr..... John K. Weir, Hebron Harris.	323,240 00	16,162 00	40 00	10 50	1 20	0 38	60 00	4 00	13 00	
118	Pierre Dumontier .... George Couture, Louis Carrier.	350,000 00	17,500 00	80 00	12 00	1 25	0 30	35 00	1 50	8 00	
121	Antoine Pampolin..... Geo. Couture, Louis Carrier.	400,000 00	20,000 00	90 00	13 00	1 40	0 33	43 00	1 50	10 00	
122	Jacques, Jobin et Cie..... George Couture, Louis Carrier.	425,443 00	21,272 00	100 00	14 50	1 50	0 35	45 00	1 75	9 50	
124	J. et G. Jackson..... Thomas W. Walsh, Col. David Tisdale.	400,000 00	20,000 00	225 00	10 00	1 00	0 30	20 00	2 50	8 00	

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 1.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminé, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminé, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminé, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarré, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
16 00	4 70	6 00	9 00	12 00	50 00	07	0 16	5 25	20 00	17 00	18 00	14 00	6 00	2 25
20 00	8 00	10 00	14 00	18 00	50 00	06	0 12½	4 50	13 50	12 25	7 00	6 25	5 00	6 00
25 00	20 00	25 00	30 00	40 00	50 00	10	0 20	3 00	8 00	7 00	6 00	5 00	3 00	1 50
14 00	7 00	10 00	15 00	28 00	100 00	05	0 12	8 00	16 00	15 00	11 00	10 00	6 00	4 00
15 00	7 00	10 00	13 00	15 00	40 00	05	0 10	4 00	11 50	10 00	6 00	5 00	4 00	5 00
20 00	7 00	11 00	15 00	20 00	75 00	06½	0 12	4 75	14 40	13 40	8 60	6 60	5 60	6 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	07	0 10	4 50	15 00	13 50	8 00	6 50	5 00	6 00
18 00	7 00	10 00	14 00	20 00	74 00	05	0 10	4 00	12 50	11 25	7 00	5 75	4 75	5 00
26 00	6 00	9 00	12 00	20 00	30 00	04	0 15	2 25	15 00	14 50	10 00	9 50	6 00	6 50
40 00	9 00	12 00	15 00	26 00	26 00	08	0 12½	2 50	17 00	16 50	12 50	12 00	8 00	0 75
20 00	7 00	10 00	13 00	15 00	50 00	05½	0 11½	4 20	13 00	11 75	7 25	5 75	4 50	6 00
23 00	9 00	14 00	18 00	23 00	75 00	06	0 12½	4 75	14 50	13 25	7 75	6 00	5 00	5 50
25 00	9 00	13 00	17 00	23 00	60 00	07½	0 13	5 00	16 50	15 25	9 00	7 00	6 00	5 00
12 00	3 00	5 00	10 00	12 00	25 00	05	0 10	2 00	20 00	19 00	12 00	10 00	7 00	4 50

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant		LISTE												
		brut.	par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Plancher, prache ou épinolette, par 1000 pieds, M. P.						
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
126	Strickland et Sutton..... Wm. Cottingham, David Brown.	225,800 00	13,790 00	60 00	6 00	1 00	0 28	25 00	4 50	18 00						
127	George Angus et Cie..... James Agnew, James Tutt.	254,000 00	12,700 00	50 60	5 25	1 00	0 25	26 00	4 00	16 00						
129	Geo. Neilson et Cie..... John Bell, John Fraser.	248,000 00	12,450 00	25 00	8 00	1 00	0 25	10 00	1 00	12 00						
133	William Kingsford..... Geo. R. Godson, Philip Alexander Derbishire	276,000 00	13,800 00	125 00	13 50	1 00	0 24	15 50	2 00	15 00						
135	Jos. Rosa..... L. N. Duvernay, Jos. Benj. Trudelle.	399,000 00	19,950 00	25 00	13 00	1 75	0 35	50 00	1 50	15 00						
137	A. Brooks..... Daniel McLaughlin, Daniel Hilliard.	273,545 00	13,677 00	50 00	12 00	1 25	0 25	12 00	1 25	15 00						
145	Murdoch McLennan..... Donald McLennan, Duncan McLennan.	268,000 00	13,500 00	40 00	10 00	0 90	0 23	15 00	3 00	15 00						
146	Louis Payette et } Jos Wright, } Jos. Tiffin, E. E. Shelton.	222,700 00	11,135 15	30 00	8 00	1 20	0 25	15 00	1 20	10 00						
149	Laberge et Cushing..... donneront le cautionnement exigé par les Commissaires.	640,000 00	32,000 00	60 00	15 00	1 75	0 37	30 00	3 00	9 00						
150	William Ellis et Cie..... J. M. Currier, M. P., Henry McCormick.	230,000 00	14,000 00	120 00	10 50	1 25	0 25*	30 00	1 50	12 00						
154	Alex. McBean..... Donald Fraser, Alexander McIntosh.	230,000 00	11,500 00	90 00	9 00	1 00	0 20	8 00	2 00	20 00						
155	P. G. Brophy et Cie... .. E. Griffin, Robert Skead.	226,400 00	12,320 00	32 00	12 00	1 30	0 27½	17 50	1 70	14 75						
160	Andrew Elliott et } M. Laurent, } Jno. Shedden, George Stephen, Wm. Robinson.	300,000 00	15,000 00	170 00	0 12	1 50	0 34	13 00	3 50	15 00						

\* Un centin par verge au-dessus de 400 verges.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 1.—Suite.

DES. PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
22 00	9 00	12 50	15 00	22 00	20 00	05	0 12½	3 50	20 00	18 00	11 00	9 00	7 00	9 00
21 00	9 00	12 00	14 00	19 00	18 00	04½	0 11	2 75	18 00	16 00	10 00	9 00	6 00	8 00
20 00	6 00	10 00	20 00	20 00	1 00	06	0 09	5 00	12 00	11 00	10 00	8 00	4 00	5 00
18 00	8 75	9 25	11 25	21 00	19 00	05	0 09	4 50	13 00	12 25	10 25	9 60	5 00	10 50
22 00	8 00	12 00	16 00	25 00	20 00	06	0 10	4 75	15 00	14 00	11 00	9 00	8 00	9 00
25 00	6 00	9 00	12 00	25 00	0 75	08	0 12	5 00	20 00	18 00	12 00	10 00	8 00	4 00
18 00	8 00	12 00	15 00	19 00	25 00	09	0 14	5 00	16 00	14 50	10 00	8 00	6 00	5 50
15 00	6 00	8 00	12 00	15 00	18 00	06	0 09	4 00	9 00	8 00	6 00	6 00	4 00	1 20
15 00	10 00	11 00	19 00	22 00	39 00	08	0 10	3 00	19 00	17 00	9 00	7 00	7 00	4 00
15 00	5 00	6 00	8 00	12 00	4 00	08	0 10	1 50	14 00	14 00	12 00	11 00	9 00	11 00
30 00	13 00	14 00	15 00	25 00	36 00	10	0 13	5 00	15 00	14 00	12 00	10 00	8 00	4 00
18 00	5 60	7 40	14 50	18 75	1 00	05½	0 11	5 00	11 75	9 75	7 25	5 60	3 70	4 00
20 00	10 00	11 00	13 00	14 00	25 00	07	0 12	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	9 00	5 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant		LISTE																
		brut.	par mille.	Déblai, etc., par acre.	Ciôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (riv.-rep) par v. c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.										
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.										
161	Isaac Hope et Cie..... Samuel Muckleston, Patrick Brown.	264,400 00	13,220 00	51 00	14 20	1 70	0 32½	22 50	2 10	15 00										
165	James Goodwin .. R. W. Scott, Edward McGillivray.	256,400 00	12,820 00	53 00	13 00	1 05	0 30	20 00	1 75	14 00										
176	Alex. McDonell et } John J. McDonald, } A. T. Wood, William McGivern.	313,800 00	15,690 00	50 00	12 00	0 90	0 26	13 50	4 00	30 00										
179	Cooke et Dickson.... Col. James Crawford, L'hon. J. R. Benson.	240,000 00	12,000 00	100 00	9 00	1 25	0 28	40 00	4 00	20 00										
181	Donald Robertson et } John Worthington, } Si la soumi. est acceptée, des caut. suffis. seront fournies.	270,725 00	13,537 00	59 00	8 00	1 25	0 25	9 00	2 50	15 00										
186	John Ginty et Cie..... James Manning, Thomas Woodside.	230,000 00	11,500 00	130 00	7 00	1 20	0 23	11 00	2 75	20 00										
189	Alex. Manning et Cie..... J. D. Merrick, James Farquhar.	245,000 00	12,250 00	100 00	8 50	1 30	0 23	11 00	2 50	21 00										
196	John Ferguson et Cie..... Thomas Ferguson, Angus Campbell.	210,000 00	10,500 00	80 00	7 00	1 20	0 19	8 00	9 50	18 00										
197	W. E. Macdonald et Cie..... Edward Griffin, Alexander Johnston.	220,000 00	11,000 00	60 00	8 00	1 00	0 20	9 00	2 00	20 00										
202	Edward Haycock..... James W. Ritchie, Geo. W. Eaton.	193,050 00	9,652 00	80 00	7 00	1 25	0 22	7 00	1 50	15 00										
206	H. Yates..... W. McGivern, Alfred Brown.	326,500 00	16,325 00	30 00	8 00	1 00	0 22	*16 50	1 50	11 00										
210	W. D. Campbell..... Abraham Joseph, D. Cameron Thomson.	319,760 00	15,988 00	120 00	9 30	1 25	0 22	34 00	2 50	9 00										
212	Noble et McIntosh..... James Levekin, James Burns.	305,733 00	14,558 75	60 00	12 00	1 20	0 24½	30 00	3 00	15 00										

\* Egoûts souterrains.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 2.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarri, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam. enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev. boudons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
18 00	6 00	7 40	11 10	19 25	1 20	6½	0 14	6 10	13 50	10 75	9 60	7 50	4 10	4 30
18 00	5 00	7 00	10 00	18 00	1 00	06	0 12½	5 00	12 00	10 00	9 00	7 00	3 00	4 00
45 00	10 00	12 00	16 00	45 00	0 30	10	0 13	5 00	14 00	13 00	11 00	10 00	6 00	5 00
25 00	8 00	10 00	15 00	25 00	50 00	06	0 10	6 00	15 00	14 00	12 00	10 00	8 00	4 00
20 00	9 00	12 00	16 00	25 00	30 00	06	0 10	4 00	13 00	12 50	11 50	11 00	9 00	5 00
22 00	8 00	9 00	11 00	16 00	39 00	06	0 13	5 00	16 00	13 00	12 00	6 75	6 00	5 50
23 00	9 00	10 00	12 00	15 00	32 00	08	0 12½	4 75	15 00	14 00	12 50	7 00	6 00	5 50
20 00	10 00	11 00	12 00	18 00	30 00	08	0 10	4 00	12 00	11 00	9 00	7 00	5 00	4 00
25 00	10 00	12 00	14 00	20 00	35 00	09	0 12	5 00	14 00	12 00	10 00	8 00	6 00	5 00
20 00	6 00	9 00	12 00	15 00	30 00	06	0 10	4 00	14 00	13 50	6 50	6 00	6 00	6 00
12 00	3 50	4 50	7 00	9 50	18 00	03½	0 05½	4 50	11 00	10 00	8 00	7 00	6 50	5 50
24 00	7 00	11 00	17 00	32 00	44 00	05	0 11	6 00	16 50	15 50	9 00	8 00	5 50	7 00
18 00	9 00	11 00	20 00	22 50	25 00	07	0 14	5 00	17 00	16 00	11 00	10 00	7 00	4 50

SOUMISSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Cloûtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoutts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. ( <i>rip-rap</i> ) par v. c.	Planche, pèche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
216	H. H. Horsey et Cie Edward Horsey, Henry Grist.	175,000 00	8,750 00	25 00	9 00	0 90	0 25	30 00	1 00	10 00	
220	James G. Ross Thomas W. Lester, James Gibbs, jr.	299,334 00	14,960 00	60 00	9 00	1 50	0 30	30 00	2 00	20 00	
221	John McLachlan, Walter M. Buck, et S. Parker Tuck, Thomas R. Jones, George James Chubb.	236,173 00	11,809 00	180 00	6 66	1 70	0 26	5 50	0 60	15 00	
227	Robt. Jobson John W. Gilleland, J. S. Arbuchell.	222,243 00	11,112 00	25 00	17 00	1 75	0 30	15 00	3 00	20 00	
234	J. H. Beaubien, M. D., et J. S. P. O'Hanley, Edward McGillivray, William G. Pooley.	229,480 00	11,474 00	30 00	15 00	1 25	0 34	15 00	3 00	13 00	
239	J. C. Taché Edward Ennis, Napoleon Hardy.	319,900 00	15,995 00	40 00	12 00	1 40	0 30	20 00	1 00	30 00	
241	Thomas Dumble, jr. John Henry Dumble, Robert Cockburn.	280,000 00	14,000 00	30 00	8 00	1 25	0 30	12 00	3 00	10 00	
243	Henry Bulmer, Ferdinand David, et M. Laurent et Cie., Louis Boyer, Edward Maxwell.	553,200 00	.....	120 00	20 00	2 00	0 40	35 00	5 00	14 00	

SECTION

2	Onuphe Peltier Charles Bertrand, Jean Langlois.	420,000 00	21,000 00	120 00	9 20	1 20	0 25	33 00	2 30	9 00	
3	Cleophe Cimon Jean Langlois, Charles Bertrand.	440,000 00	22,000 00	124 00	9 30	1 25	0 27	34 00	2 50	9 00	
6	A. T. Macdonald M. McLennan, James Craig.	400,000 00	20,000 00	45 00	14 00	0 90	0 23	12 00	2 00	15 00	

DE FER INTERCOLONIAL.  
No 1.—*Suite.*

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev, boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de lière classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de lière classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
12 00	7 00	10 00	13 00	20 00	25 00	05	0 10	1 50	16 00	15 00	8 00	7 00	6 00	8 00
30 00	10 00	15 00	20 00	22 00	45 00	07	0 14	4 00	16 00	14 00	12 00	11 00	6 00	6 00
30 00	10 00	12 00	15 00	12 50	30 00	03½	0 12½	1 50	18 00	17 50	8 50	8 00	6 50	3 00
25 00	15 00	18 00	20 00	25 00	60 00	06	0 13	4 00	12 00	11 00	7 00	6 00	5 00	*.....
18 00	5 15	8 25	14 00	18 00	56 50	04½	0 12½	4 00	11 25	10 00	7 25	6 00	5 00	5 00
44 00	10 00	22 50	40 00	48 00	200 00	07	0 10	5 00	12 50	11 00	8 00	6 25	4 00	5 50
15 00	5 00	7 00	10 00	20 00	0 25	03½	0 07	4 00	14 00	13 00	7 50	6 50	4 50	4 00
15 00	12 00	14 00	18 00	30 00	35 00	06	0 12	6 00	20 00	18 00	15 00	13 00	12 00	14 00

No. 2.

24 00	6 50	10 80	16 75	30 00	40 00	04½	0 10	5 00	16 00	15 20	8 00	7 20	5 00	6 00
24 00	7 00	11 00	17 00	32 00	44 00	05	0 11	6 00	16 50	16 00	9 00	8 00	5 50	7 00
18 00	8 00	10 00	18 00	20 00	18 00	08	0 12½	4 00	10 00	9 00	8 00	6 00	4 00	2 00

\* Compris dans la maçonnerie.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																
				Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. ( <i>rip-rap</i> ) par v.c.	Planche, pucbe ou épinette, par 1000 pieds, M.P.										
9	Ryan, Cuwillier et Cie ..... William McNaughton, John Donnelly.	\$ cts. 670,000 00	\$ cts. 33,500 00	\$ cts. 50 00	\$ cts. 10 00	\$ cts. 1 50	\$ cts. 0 45	\$ cts. 40 00	\$ cts. 4 50	\$ cts. 20 00										
14	Jones, Cooke et Cie..... W. C. Ford, D. Ford Jones.	572,000 00	28,600 00	100 00	10 00	1 50	0 45	40 00	5 50	15 00										
15	Henry Simmon..... Dacres W. Hart, James Weyms.	600,000 00	30,000 00	75 00	12 00	1 50	0 37	30 00	4 00	10 00										
20	W. J. Johnstone..... Hon. A. B. Foster, Hon. J. J. C. Abbott.	616,900 00	30,845 00	60 00	12 00	1 50	0 37	30 00	4 50	11 00										
24	Thomas McGuire..... Thomas Sheridan, James McGuire.			*	3 70	1 15	0 17	† 5 25	2 80	16 00										
28	A. S. Brown..... John Bell, Jas. Brown.	475,000 00	23,750 00	120 00	13 00	1 30	0 40	40 00	4 00	14 00										
32	John Steacy..... Wm. Stewart, Jas. Stewart.	500,000 00	25,000 00	120 00	14 00	1 30	0 45	40 00	4 00	15 00										
37	Andrew Elliott et } Malcolm Cameron, } Hon. Alex. Vidal, G. Desbarats.	410,940 16	20,547 01	30 00	15 00	1 25	0 33	15 00	3 00	13 00										
45	William Guest..... T. B. Guest, William McIntosh.	340,000 00	17,000 00	80 00	11 00	1 25	0 35	35 00	5 00	15 00										
46	John A. Cameron..... N. J. McGillivray, C. C. Snowdon, A. Campbell.	390,140 00	19,507 00	50 00	10 00	1 00	0 30	12 00	2 00	9 00										
47	T. B. Guest..... Edward Adams, Robert Guest.	420,000 00	21,000 00	120 00	12 00	1 50	0 40	50 00	6 00	17 00										
50	Robert James Reekie et } Victor Hudon, } Messrs. P. Redpath et Drum- mond, Messrs. Hudon et Plamon- don.	480,000 00	24,000 00	60 00	7 25	1 00	0 30	20 00	1 00	15 00										
53	Joseph Hamel et } Duncan Macdonald, } Morland, Watson et Cie., Pierre Hudon.	486,000 00	24,300 00	65 00	7 50	1 00	0 32	0 21	1 00	15 00										

\* Déblai, \$70; abattage à fleur de terre, 38; abattage ordinaire, \$26.  
† Souterrains. Fossés de ceinture (*Catch water*), 17 cts.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 2.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M.P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Ploteis de pas moins de 12 pou. de diam., enfonceés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Déton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v.c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts. 30 00	\$ cts. 12 00	\$ cts. 17 00	\$ cts. 20 00	\$ cts. 23 00	\$ cts. 45 00	cts. 07	\$ cts. 0 14	\$ cts. 5 00	\$ cts. 16 00	\$ cts. 15 00	\$ cts. 14 00	\$ cts. 13 00	\$ cts. 6 00	\$ cts. 6 00
20 00	8 00	10 00	15 00	30 00	0 50	05	0 08	6 00	15 00	13 00	10 00	9 00	7 00	7 00
18 00	8 00	13 00	17 00	22 00	55 00	04	0 08	4 00	13 00	17 00	12 00	10 00	5 00	4 00
18 00	8 00	14 00	18 00	22 00	60 00	04	0 08	4 00	17 00	16 00	12 00	11 00	6 00	4 00
25 00	15 00	18 00	20 00	45 00	1 00	09	0 14	2 75	12 00	10 00	12 00	10 00	4 50	*5 50
20 00	9 00	11 00	14 00	25 00	40 00	07	0 13	5 00	18 00	17 00	12 00	11 00	8 00	5 00
30 00	12 00	14 00	18 00	25 00	60 00	07	0 14	7 50	18 00	17 00	12 00	11 00	9 00	5 00
18 00	5 00	8 50	15 00	19 00	57 00	04½	0 12½	5 00	11 25	10 00	7 50	6 25	5 75	5 00
20 00	7 00	10 00	13 00	18 00	0 60	04	0 08	3 50	13 00	13 00	10 00	5 00	7 00	
12 00	12 50	15 00	18 00	20 00	40 00	05	0 10	4 00	14 00	12 00	11 00	9 00	6 00	3 00
25 00	8 00	11 00	13 00	18 00	70 00	05	0 09	4 50	16 00	14 00	14 00	11 00	6 00	9 00
17 00	15 00	20 00	25 00	40 00	40 00	08	0 10	5 00	15 00	13 00	12 00	8 00	6 00	10 00
18 00	17 50	22 00	26 00	40 00	42 50	08	0 10	5 50	15 50	13 25	12 50	8 25	6 25	10 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																	
				Déblai, etc, par aere.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Eg'dfs, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rap-rap) par v.c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.								
55	George Worthington et } James Worthington, } ... Soit un dépôt d'espèces ou d'effets convertibles, ou des cautions.	299,000 00	14,956 00	64 00	9 00	0 90	0 25	6 60	3 50	12 00											
59	Nichol. Piton et } E. Dussault, jun., } ..... James Gibson, Etienne Dussault, senr., George Couture.	464,280 00	23,214 00	40 00	6 50	0 90	0 25	26 50	1 50	10 00											
61	Geo. Lévêque..... L'hon. E. Dionne, MM. A. Hamel et frère.	490,000 00	25,500 00	60 00	10 00	1 50	0 30	50 00	1 50	10 00											
63	John Elliot, } Robert Grant et } ..... Charles Whitehead, } James Weyms, J. B. Rasey, W. H. Scott.	360,000 00	18,000 00	125 00	11 00	1 25	0 30	25 00	3 00	17 00											
67	Thos. Fahey et Cie..... George Côté, Patrick Fahey.	410,000 00	20,500 00	65 00	12 00	1 20	0 30	60 00	3 50	9 00											
72	A. Hamel et Cie ..... Frs. Dionne, C. Marcotte.	470,000 00	23,500 00	80 00	12 75	1 25	0 40	40 00	3 00	9 50											
76	R. H. McGreevy et Cie..... John Heneý, James Warnock.	515,000 00	25,750 00	75 00	13 00	1 40	0 35	35 00	2 50	10 00											
78	J. S. Vosburgh et Cie..... Schuyler Shibley, John Shibley.	528,400 00	26,420 00	60 00	9 00	1 25	0 27	5 00	1 30	10 00											
80	Terence McGovern..... Albert Knight, J. H. Pope, M.P.	500,000 00	25,000 00	55 00	9 20	1 30	0 29	5 10	1 50	12 00											
88	J. Hatch ..... W. W. Scott.	540,000 00	27,000 00	85 00	12 00	1 50	0 32	50 00	1 50	10 00											
92	Geo. Randall et } A. W. Schwirger, } ..... Sont prêts à fournir les cau- tions nécessaires si la sou- mission est acceptée.	820,000 00	41,000 00	50 00	9 00	1 25	0 40	10 00	3 00	12 00											
95	Auguste Trépanier..... Victor Bélanger, Félix Motard.	400,000 00	20,000 00	100 00	12 00	1 50	0 25	40 00	1 25	6 00											

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 2.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoués et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
15 00	8 00	12 00	16 00	20 00	23 00	05	0 10	4 51	8 50	8 00	7 50	7 00	4 00	10 00
15 00	4 00	5 50	7 00	20 00	40 00	05	0 09	2 30	12 00	11 00	8 50	6 00	4 00	5 50
18 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	06	0 11	4 50	15 00	13 50	8 00	6 50	5 00	6 00
40 00	12 00	14 00	18 00	20 00	40 00	07	0 12	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	9 00	8 00
18 00	10 00	11 00	15 00	25 00	40 00	04	0 12	4 00	14 00	13 00	7 00	7 00	5 00	6 00
20 00	10 00	12 00	14 00	23 00	50 00	04½	0 13	4 50	15 00	14 00	9 00	8 00	5 00	4 00
19 00	9 00	11 00	13 00	24 00	35 00	05½	0 12½	5 00	15 75	14 25	9 75	8 50	6 00	7 00
12 00	5 00	10 00	18 00	20 00	50 00	07	0 15	5 00	20 00	18 00	18 00	15 00	16 00	2 00
16 00	4 75	6 00	9 00	12 00	00 50	07	0 16	5 25	20 00	17 00	18 00	14 00	6 00	2 25
20 00	8 00	10 00	14 00	18 00	50 00	06	0 12½	4 50	13 50	12 25	7 00	6 25	5 00	6 00
14 00	7 00	10 00	15 00	28 00	100 00	05	0 12	8 00	16 00	15 00	11 00	10 00	6 00	4 00
15 00	7 00	10 00	13 00	15 00	40 00	05	0 10	4 00	11 50	10 00	6 00	5 00	4 00	5 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
96	Guillaume Charland..... John Ross, Frank Ross.	590,000 00	29,500 00	120 00	15 00	1 45	0 39	60 00	1 50	10 00	
99	Simon Peters..... Chas. Samson, J. K. Boswell.	612,099 13	30,604 95	100 00	14 00	1 50	0 40	50 00	1 50	10 00	
101	Augustin Mathieu et } Joseph Julien. } John Ross, Frank Ross.	520,000 00	26,000 00	75 00	12 00	1 25	0 35	60 00	2 50	8 00	
102	François Xavier Marquis } et Olivier Mathieu. } John Ross, Frank Ross.	506,000 00	23,500 00	75 00	12 00	1 50	0 40	50 00	2 50	9 00	
106	Walter Kerr..... John K. Weir, Hebron Harris.	533,002 00	26,650 00	40 00	10 50	1 20	0 42	60 00	4 00	13 00	
113	E. Demers, jr..... George Couture, Louis Carrier.	624,918 00	31,245 00	100 00	14 00	1 50	0 40	50 00	1 50	10 00	
117	F. X. Berlinguet et } S. H. Huot. } W. W. Scott, Norbert Germain.	410,226 00	20,511 30	50 00	8 00	1 10	0 50	3 00	3 50	10 00	
119	F. X. Thompson..... George Couture, Louis Carrier.	600,000 00	30,000 00	95 00	13 50	1 50	0 35	50 00	1 50	12 00	
120	Antoine Pampalon..... George Couture, Louis Carrier.	525,000 00	26,250 00	120 00	12 25	1 25	0 34	40 00	1 50	8 00	
123	Jacques Jobin..... George Couture, Louis Carrier.	550,000 00	27,500 00	98 00	13 75	1 55	0 43	48 00	2 00	10 00	
128	Strickland et Sutton..... Wm. Cottingham, David Brown,	478,000 00	23,900 00	60 00	6 00	1 00	0 35	25 00	4 50	18 00	
130	Geo. Neilson..... John Bell, John Fraser.	455,600 00	12,780 00	25 00	8 00	1 00	0 25	10 00	1 00	12 00	
134	William Kingsford..... George R. Godson, Philip A. Derbishire.	585,000 00	29,250 00	125 00	13 50	1 00	0 24	15 50	2 00	15 00	

\* Excavations dans le sol aux Trois-Pistoles, entre les stations 1,200 et 1,370, cinquante-cinq centins.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 2.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilotes de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fente, par lb.	Fer forgé, y compris les chev, boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v.c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
20 00	7 00	11 00	15 00	20 00	75 00	06½	0 12	4 75	14 75	13 40	8 20	6 60	5 60	6 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	07	0 10	4 50	15 00	13 50	8 00	6 50	5 00	6 00
18 00	7 00	10 00	14 00	20 00	74 00	05½	0 11	4 50	12 50	11 25	7 00	5 75	4 75	5 00
18 00	7 00	11 00	13 00	18 00	72 00	04	0 10	3 00	12 50	11 25	7 00	5 75	3 00	3 00
40 00	9 00	12 00	15 00	27 00	25 00	08	0 12½	2 50	18 00	17 50	13 00	12 50	8 00	0 80
22 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	07	0 12½	4 50	15 00	13 50	8 00	6 50	5 00	6 00
15 00	6 00	9 00	12 00	13 00	8 00	04	0 05	3 00	5 00	4 50	4 00	3 50	3 00	3 00
20 00	7 50	13 00	15 00	23 00	70 00	06½	0 12	4 25	14 50	13 25	7 75	6 25	5 00	7 00
20 00	7 00	10 00	13 50	17 00	42 00	06	0 10	4 00	12 50	11 50	6 75	6 00	4 50	5 25
30 00	10 00	14 25	19 50	25 00	65 00	07½	0 13	5 00	15 25	14 50	8 75	9 00	7 50	5 00
22 06	9 00	12 50	15 00	22 00	20 00	05	0 12½	3 00	20 00	18 00	11 00	9 00	7 00	9 00
20 00	6 00	10 00	20 00	20 00	1 00	06	0 09	5 00	12 00	11 00	10 00	8 00	4 00	5 00
18 00	8 75	9 25	11 25	21 00	19 00	05	0 09	4 50	13 00	12 25	10 25	9 60	5 00	10 50

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Ciôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
136	Joseph Rosa ..... L. N. Duvernay, J. B. Trudelle.	511,000 00	25,500 00	25 00	13 00	1 75	0 37	50 00	1 50	15 00	
138	A. Brooks ..... Daniel McLachlin, Daniel Hillard.	550,000 00	27,500 00	50 00	12 00	1 25	0 40	12 00	1 50	15 00	
144	Murdoch McLennan ..... Donald McLennan, Duncan McLennan.	595,000 00	25,750 00	40 00	10 00	0 95	0 23	15 00	3 00	12 00	
147	Louis Payette et } ..... Jas. Wright, Joseph Tiffin, E. E. Shelton.	325,651 00	16,232 55	30 00	8 00	1 20	0 25	15 00	1 20	10 00	
148	Laberge et Cushing..... Les cautions exigées par les commissaires.	620,000 00	31,000 00	60 00	15 00	1 75	0 37	30 00	3 00	9 00	
151	William Ellis et Cie ..... J. M. Carrier, M. P. Henry McCormick.	440,000 00	22,000 00	120 00	10 50	1 20	0 24	30 00	1 50	12 00	
156	P. G. Brophy et Cie ..... Edward Griffin, Robert Skead.	354,000 00	17,700 00	40 00	13 00	1 00	0 30	19 00	1 75	16 00	
159	Andrew Elliott et } ..... M. Laurent John Sheddon, Geo. Stephen, Wm. Robinson.	550,000 00	25,000 00	170 00	00 12	1 50	37 00	13 00	3 50	15 00	
162	Isaac Hope et Cie..... Samuel Muckleston, Patrick Brown.	366,300 00	18,315 00	33 00	13 00	1 05	00 31	22 00	1 80	14 00	
166	James Goodwin..... R. W. Scott. Edward McGillivray.	376,300 00	18,815 00	56 00	14 00	1 00	00 33	23 00	2 00	14 50	
171	Alexander McDonell et } ..... John J. Macdonald. A. T. Wood, William McGivern.	565,000 00	28,250 00	50 00	12 00	1 00	00 33	15 00	4 00	30 00	
176	H. Abbott et Cie..... J. J. C. Abbott, E. S. Freer.	650,000 00	22,500 00	100 00	9 00	1 50	30 00	50 00	4 00	18 00	

\* Et 40 centins pour argile bleue, et 1 centin par verge au-dessus de 400 pieds. † Argile, 80 centins.

DE FER INTERCOLONIAL.

No 2.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoués et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
22 00	8 00	12 00	16 00	25 00	20 00	06	0 10	4 75	15 00	14 00	11 00	9 00	8 00	9 00
25 00	6 00	9 00	12 00	25 00	00 70	08	0 10	5 00	20 00	18 00	12 00	10 00	8 00	4 00
18 00	7 00	12 00	15 00	19 00	25 00	09	0 14½	5 00	16 00	14 50	10 00	8 00	6 00	5 50
15 00	6 00	8 00	12 00	15 00	18 00	06	0 09	4 00	10 00	9 50	8 00	6 50	5 00	1 50
15 00	10 00	11 00	19 00	22 00	39 00	08	0 10	3 00	19 00	17 00	9 00	7 50	7 00	4 00
15 00	5 00	6 00	8 12	12 00	4 00	08	0 10	1 50	16 00	14 00	10 00	9 00	8 00	10 00
19 00	7 00	9 00	16 00	22 00	1 00	06	0 12	0 05	12 00	10 00	8 00	6 00	3 75	4 20
20 00	10 00	11 00	13 00	14 00	25 00	07	0 12	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	9 00	5 00
18 00	5 20	7 00	10 00	18 40	1 10	06	0 12	4 75	12 50	10 50	9 25	7 00	3 85	4 50
19 00	6 00	8 00	12 00	21 00	1 25	06½	0 12½	5 50	14 00	11 00	10 00	8 00	3 80	4 50
45 00	10 00	12 00	16 00	45 00	00 30	10	0 12	7 00	15 00	14 00	12 00	11 00	7 00	5 00
25 00	8 00	10 00	15 00	20 00	30 00	06	0 10	5 00	15 00	14 00	12 00	10 00	8 00	5 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant		LISTE																
		brut.	par mille.	Déblai, par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M.P.	\$	cts.								
178	Cook et Dickson..... Col. James Crawford, L'hon. J. R. Benson.	560,000 00	28,000 00	100 00	9 00	1 50	0 35	40 00	4 00	20 00										
182	Donald Robertson et } John Worthington, } Si la soumission est acceptée ils fourniront les cautions requises.	504,750 00	25,238 00	50 00	8 00	1 25	0 30	9 00	2 50	15 00										
187	John Ginty et Cie..... James Manning, Thos. Woodside.	420,000 00	21,000 00	114 00	7 00	1 20	0 32	15 00	2 20	22 00										
190	Alex. Manning et Cie..... J. D. Merrick, James Farquhar.	440,000 00	22,000 00	120 00	7 50	1 30	0 32	16 00	2 40	23 00										
195	John Ferguson et Cie..... Thomas Ferguson, Angus Campbell.	405,000 00	20,200 00	90 00	8 50	1 30	0 29	12 00	2 50	20 00										
198	W. E. Macdonald et Cie..... Edward Griffin, Alexander Johnstone.	396,000 00	19,800 00	100 00	8 00	1 25	0 30	12 00	2 25	22 00										
203	Edward Haycock..... James W. Ritchie, George W. Eaton.	338,000 00	16,900 00	80 00	7 00	1 25	0 25	7 00	1 50	15 00										
207	H. Yates..... W. McGiverin, Alfred Brown.	498,500 00	25,920 00	30 00	8 00	1 00	0 22	16 50	1 50	11 00										
211	W. D. Campbell..... Abraham Joseph, Donald Cameron Thomson.	620,400 00	31,020 00	120 00	9 30	1 25	0 27	34 00	2 50	9 00										
213	Noble et McIntosh..... James K. Levekin, James Burns.	438,493 00	21,924 65	60 00	12 00	1 25	0 30	36 00	3 50	13 00										
219	James G. Ross and } Jno. Wardrop, } Thomas Webster, James Gibb.	649,600 00	32,480 00	60 00	9 00	1 50	0 45	30 00	4 00	20 00										
222	John McLachlin, Walter M. Buck, et } S. Parker Tuck, Robert J. Lemane, George Fleming.	539,947 00	26,997 00	180 00	6 66	1 70	0 42	5 50	0 60	15 00										
229	Robt. Jobson..... John N. Gilleland, L. S. Arbuckell.	437,771 00	21,888 00	25 00	15 00	1 25	0 34	15 00	3 00	20 00										

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 2.—Suite.

DES PRIX.

Pier, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou-ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou-ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou-ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarr, 12 pou-ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam. enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v.c.	Parage, par verge cube.
25 00	8 00	10 00	15 00	25 00	50 00	07	0 12	6 00	15 00	14 00	12 00	10 00	8 00	4 00
20 00	9 00	12 00	16 00	25 00	30 00	06	0 10	4 00	13 00	12 50	11 50	11 00	9 00	5 00
27 00	12 00	13 00	16 00	19 00	36 00	09	0 13	6 50	15 00	13 00	11 00	10 00	9 00	5 00
28 00	12 00	14 00	17 00	21 00	40 00	10	0 14	6 50	16 00	14 00	13 00	11 00	9 00	6 00
30 00	11 00	12 00	15 00	24 00	37 00	10	0 13	5 50	16 00	15 00	13 00	12 00	8 00	5 00
27 00	11 00	13 00	14 00	22 00	36 00	09	0 13	5 50	15 00	13 00	12 00	10 00	9 00	5 00
20 00	6 00	9 00	12 00	15 00	30 00	06	0 10	4 00	14 00	13 50	8 00	7 50	6 00	6 00
12 00	3 50	4 50	7 00	9 50	18 00	03½	0 05½	4 50	11 00	10 00	8 00	7 00	6 50	5 50
24 00	7 00	11 00	17 00	32 00	44 00	05	0 11	6 00	16 50	15 50	9 00	8 00	5 50	7 00
16 00	10 00	15 00	20 00	25 00	25 00	07	0 14	5 00	17 00	16 00	12 00	10 00	7 00	5 00
30 00	10 00	15 00	20 00	22 00	45 00	07	0 14	4 00	16 00	15 00	13 00	12 00	6 00	6 00
30 00	10 00	12 50	15 00	12 50	30 00	03½	0 12½	1 50	18 00	17 50	8 50	8 00	6 50	3 00
25 00	15 00	18 00	20 00	25 00	60 00	06	0 13	4 00	12 00	11 00	7 00	6 00	5 00	*

\* Compris dans la maçonnerie.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE																		
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoutts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (app-rap) par v. c.	Planches, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.										
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
233	J. H. Beaubien, M. D., et } J. S. P. O'Hanley, Edward McGillivray, William G. Perley.	405,540 45	20,277 03	30 00	15 00	1 25	0 32½	14 80	3 00	12 50										
240	Thomas Dumble, Jr..... John Henry Dumble, Robert Cockburn.	460,000 00	22,600 00	30 00	8 00	1 00	0 35	12 00	3 00	10 00										
242	Louis Cloutier..... George Couture, Louis Carrier.	500,000 00	25,000 00	100 00	11 50	1 25	0 33	44 00	1 30	8 00										
244	Henry Bulmer, Ferdinand David et }... M. Laurent et Cie., Louis Boyer, Edward Maxwell.	921,000 00	46,050 00	120 00	20 00	2 00	0 40	35 00	5 00	14 00										

SECTION

7	A. F. Macdonald..... M. McLennan, James Craig.	504,600 00	21,000 00	45 00	14 00	0 90	0 23	12 00	2 00	15 00										
10	Ryan, Cuvillier et Cie..... William McNaughton, John Donelly.	620,120 00	25,400 00	50 00	10 00	1 40	0 32	40 00	4 00	20 00										
12	Jones, Cook et Cie..... N. C. Ford, D. Ford Jones.	408,000 00	17,000 00	100 00	10 00	1 35	0 28	35 00	5 00	15 00										
17	Henry Lemmon..... D'Aeres W. Hart, James Weyms.	780,000 00	32,500 00	75 00	12 00	1 50	0 38	30 00	4 00	10 00										
21	H. J. Johnstone..... Hon. A. B. Foster, Hon. J. J. C. Abbott.	792,000 00	33,000 00	70 00	12 00	1 50	0 36	30 00	4 00	11 00										
23	Frederick Steeves et }..... John T. Steeves, William H. Steeves, Joseph D. Steeves.	354,000 00	14,750 00	14 00	8 50	1 15	0 24	6 50	1 20	8 00										
26	W. B. Leather..... John Cameron, Peter Grant.	396,000 00	16,500 00	25 00	4 00	1 00	0 35	12 00	2 50	6 00										
29	A. G. Brown..... John Bell, James Brown,	400,000 00	16,666 00	124 00	12 00	1 30	0 30	40 00	4 00	15										

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 2.—Fin.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et roes sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
18 00	5 25	8 25	14 50	19 00	56 50	04½	0 12½	4 00	11 15	10 00	7 25	6 25	5 75	4 75
15 00	5 00	7 00	10 00	20 00	00 25	03½	0 07	4 00	14 00	13 00	7 50	6 50	4 50	4 00
18 00	7 00	10 25	13 00	18 00	45 00	05½	0 12½	4 00	12 50	13 00	7 50	6 00	5 50	5 50
15 00	12 00	14 00	18 00	30 00	35 00	06	0 12	6 00	20 00	18 00	15 00	13 00	12 00	14 00

No 3.

18 00	8 00	10 00	18 00	20 00	18 00	08	0 12½	4 00	10 00	9 00	8 00	6 00	4 00	2 00
30 00	12 00	15 00	20 00	28 00	48 00	07	0 14	5 00	16 00	15 00	13 00	12 00	6 00	6 00
20 00	8 00	10 00	15 00	25 00	00 45	05	0 08	5 50	15 00	13 00	12 00	11 00	7 00	6 00
16 00	6 00	12 00	14 00	20 00	50 00	04	0 08	4 00	18 00	17 00	12 00	10 00	6 00	6 00
18 00	6 00	12 00	15 00	20 00	56 00	04	0 08	4 50	18 00	17 00	12 00	11 00	6 50	4 00
11 00	4 00	5 00	6 00	7 00	7 00	05	0 08	5 00	16 00	12 00	10 00	7 00	6 00	3 00
15 00	3 00	4 00	6 00	7 00	20 00	10	0 12½	3 00	12 00	11 00	10 00	9 00	8 00	6 00
30 00	10 00	12 00	17 00	25 00	45 00	07	0 13	8 00	18 00	17 00	12 00	13 00	10 00	6 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Planche, poutre ou épinette, par 1000 pieds, M.P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	c.	\$ cts.	
33	John Steacy..... W. Stewart, Joseph Stewart.	444,000 00	18,500 00	140 00	14 00	1 30	1 30	30 00	3 50	14 00	
38	Andrew Elliot et Malcolm Cameron, } L'hon. Alex. Vidal. George E. Desbarats.	390,160 73	16,256 70	37 50	14 00	1 25	0 35½	15 00	3 00	12 50	
41	John A. Cameron..... N. G. McGillivray, C. C. Snowden et A. Campbell.	418,200 00	17,425 00	50 00	10 00	1 00	0 30	12 00	2 00	9 00	
48	T. B. Guest..... Edward Adams, Robert Guest.	540,000 00	20,000 00	120 00	12 00	1 50	0 40	50 00	6 00	77 00	
56	Geo. Worthington et James Worthington, } Dépôt d'espèces ou autre cautionnement satisfaisant.	312,000 00	13,000 00	64 00	10 00	1 00	0 25	6 60	3 50	12 00	
64	John Elliott, Robert Grant et Charles Whitehead, } James Weyms, J. B. Rasey, W. H. Scott.	288,000 00	12,000 00	160 00	11 00	1 25	0 30	25 00	3 00	*17 00	
68	Thomas Fahey et Cie..... George Coté, Patrick Fahey.	619,200 00	25,800 00	70 00	13 00	1 30	0 30	60 00	3 35	9 00	
71	A. Hamel et Cie..... F. Dionne, C. Marcotte.	633,600 00	26,400 00	80 00	12 00	1 50	0 35	40 00	3 00	9 50	
75	R. H. McGreevy et Cie..... John Heney, James Warnock.	760,000 00	31,666 00	75 00	13 00	1 40	0 40	35 00	2 50	11 00	
84	A. W. Masters..... L'hon. Thos. R. Jones, Thomas Templeton.	537,600 00	22,420 00	50 00	7 25	1 35	0 38	32 00	2 25	14 50	
85	Henry Walford.....	339,600 00	14,150 00	180 00	13 00	1 60	0 35	12 50	4 00	8 50	
91	A. W. Schrieger, et Geo. Randall, Fourniront un cautionne- ment satisfaisant si la soumission est acceptée.	936,000 00	39,000 00	50 00	9 00	1 30	0 31	10 00	3 00	12 00	

\* Avec la main-d'œuvre.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 3.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarré, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
18 00	8 00	11 00	14 00	20 00	45 00	07	0 14	7 00	18 00	17 00	11 00	10 00	7 00	5 00
19 00	5 25	8 75	15 50	19 50	60 00	04½	0 12½	5 40	11 25	10 00	7 50	6 25	5 75	5 00
12 00	12 50	15 00	18 00	20 00	40 00	05	0 10	4 00	14 00	12 00	11 00	9 00	6 00	3 00
25 00	8 00	11 00	13 00	18 00	70 00	05	0 09	4 50	14 00	12 00	12 00	11 00	6 00	9 00
15 00	8 00	12 00	16 00	20 00	23 00	05	0 10	4 50	10 00	9 50	9 00	8 50	5 00	11 00
40 00	12 00	14 00	18 00	20 00	40 00	07	0 12	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	9 00	8 00
18 00	10 00	11 50	15 00	25 00	40 00	04	0 12	4 00	15 00	13 50	9 00	7 50	5 00	6 00
20 00	10 00	12 00	16 00	22 00	50 00	04½	0 13	4 50	16 00	14 00	9 50	8 00	5 00	4 00
20 00	10 00	12 00	14 00	23 00	45 00	05	0 12½	6 00	17 00	15 00	10 00	8 50	6 00	7 00
30 00	10 00	15 00	20 00	28 00	40 00	06	0 12	4 25	17 50	16 50	11 50	10 00	9 00	4 00
15 00	12 00	13 00	14 00	17 00	20 00	08½	0 10	3 60	19 00	17 00	14 00	12 00	9 50	4 00
14 00	7 00	10 00	15 00	28 00	100 00	05	0 12	8 00	16 00	15 00	11 00	10 00	6 00	4 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																
				Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Plancher, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	\$	cts.	\$	cts.						
107	Walter Kerr..... John K. Weir, Hebron Harris.	661,060 00	27,544 00	42 00	10 50	1 30	0 39	65 00	4 00	14 00										
111	Peter McDonald..... James Bent, William M. Fullerton.	576,000 00	24,000 00	350 00	13 00	1 25	0 26	21 00	2 50	7 00										
112	Malcolm McDonald..... William M. Fullerton, James Bent.	552,000 00	23,000 00	342 00	12 75	1 25	0 25	20 50	2 50	7 00										
125	J. et G. Jackson..... Thos. W. Walsh, Col. David Tisdale.	552,000 00	23,000 00	225 00	10 00	1 00	0 30	20 00	2 50	8 00										
131	George Neilson et Cie..... John Bell, John Fraser.	558,074 00	13,272 00	251 00	81 00	1 00	0 28	10 00	1 00	12 00										
140	A. Brooks..... Daniel McLachlin, Daniel Hilliard.	540,000 00	22,500 00	40 00	12 00	1 10	0 35	11 00	2 00	15 00										
141	E. R. Burpee..... William Parks, Alex. Jardine, Isaac Burpee.	550,000 00	22,916 66	45 00	12 00	1 15	0 35	13 00	1 50	12 00										
152	William Ellis et Cie..... J. M. Currier, M. P., Henry McCormick.	450,000 00	18,800 00	120 00	10 50	1 25	0 25	30 00	1 50	12 00										
153	Andrew Bell..... Geo. Stephens, John Shedden.	419,544 00	17,481 00	40 00	10 00	1 30	0 30	5 00	2 00	15 00										
157	P. G. Brophy et Cie..... Edward Griffin, Robert Skead.	339,120 00	14,130 00	40 00	13 00	1 00	0 30	20 00	1 75	13 00										
163	Isaac Hope et Cie..... Daniel Muckleston, Patrick Brown.	367,440 00	15,310 00	70 00	14 00	1 25	0 35	26 00	2 50	16 00										
167	James Goodwin..... R. W. Scott, Edward McGillivray.	354,960 00	14,790 00	65 00	13 00	1 20	0 34	25 00	2 00	15 00										
172	Alex. McDonell, John J. Macdonald, } ..... A. T. Wood, William McGiverin.	542,000 00	22,600 00	60 00	10 00	1 25	0 28	15 00	3 50	25 00										

\* Et un centin de plus au-dessus de 500 pieds.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 3.—Suite.

DES PRIX.

Pis, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev. boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v.c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
41 00	9 00	12 00	15 00	26 00	26 00	03	0 12½	2 50	17 00	16 50	14 00	13 50	9 00	0 75
10 00	2 50	4 75	9 00	15 00	2 50	06	0 08	1 50	18 00	16 00	10 50	9 25	7 25	3 20
10 00	2 50	4 75	9 00	15 00	2 50	06	0 08	1 50	18 00	16 00	10 50	9 25	7 25	3 20
12 00	3 00	5 00	10 00	12 00	25 00	05	0 10	2 00	20 00	19 00	12 00	10 00	7 00	4 50
20 00	6 00	10 00	20 00	20 00	1 00	06	0 09	5 00	12 00	11 00	10 00	8 00	4 00	5 00
25 00	6 00	9 00	12 00	20 00	50 00	08	0 12	4 50	18 00	17 00	10 00	8 00	7 00	3 50
22 00	7 00	9 00	11 00	22 00	0 65	06	0 10	4 00	17 00	16 00	10 00	9 00	7 50	4 00
15 00	6 00	7 00	8 00	10 00	4 00	08	0 10	1 50	16 00	14 00	13 00	12 00	9 00	10 00
25 00	11 00	14 00	16 00	20 00	25 00	06	0 10	5 00	20 00	18 00	12 00	10 00	8 00	3 00
16 00	5 00	6 00	12 00	18 00	1 00	5½	0 11	3 50	12 00	10 00	9 00	7 00	2 50	3 50
21 00	8 00	9 50	14 00	23 00	1 35	06½	0 13	5 50	15 00	12 00	10 50	9 00	4 20	5 25
20 00	7 50	8 50	14 00	25 00	1 50	07	0 12½	5 50	14 00	11 50	10 50	9 00	4 00	5 00
40 00	8 00	10 00	12 00	35 00	0 30	10	0 13	7 00	17 00	16 00	13 00	12 00	6 00	4 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Ciôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rop) par v. c.	Planche, pèche ou épiquette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
175	H. Abbott et Cie..... J. J. C. Abbott, E. S. Freer.	480,000 00	20,000 00	100 00	9 00	1 50	0 30	50 00	4 00	18 00	
180	Cook et Dickson..... Col. James Crawford, L'Hon. J. R. Benson.	420,000 00	17,500 00	100 00	10 00	1 50	0 30	45 00	4 00	20 00	
183	Donald Robertson et } John Worthington, } Fourniront les cautions re- quises si la soumission est acceptée.	517,741 00	21,573 00	50 00	8 00	1 25	0 29	9 00	2 50	15 00	
185	John Ginty et Cie..... James Manning, Thomas Woodside.	360,000 00	15,000 00	120 00	8 00	1 30	0 32	16 00	2 40	23 00	
191	Alex. Manning et Cie..... J. D. Merriek, James Farquhar.	383,000 00	15,958 09	95 00	8 72	1 36	0 29	14 00	2 50	24 00	
193	John Ferguson et Cie..... Thomas Ferguson, Angus Campbell.	384,000 00	16,000 00	100 00	9 00	1 40	0 30	13 00	2 00	20 00	
199	W. E. Macdonald et Cie..... Edward Griffin, Alexander Johnstone.	367,533 00	15,313 00	95 00	8 00	1 50	0 30	12 00	2 50	22 00	
204	Edward Haycock..... James W. Ritchie, George W. Eaton.	392,491 00	16,353 00	80 00	7 00	1 25	0 22	7 00	1 50	15 00	
208	A. Yates..... W. McGivern, Alfred Brown.	538,540 00	22,435 00	30 00	8 00	1 00	0 22	*16 50	1 50	11 00	
214	Noble et McIntosh..... James K. Looken, James Burns.	423,812 00	17,658 83	60 00	12 00	1 20	0 24½	30 00	3 00	12 00	
218	James G. Ross..... Thomas Webster, James Gibb, Junr.	605,566 00	25,230 00	60 00	9 00	1 40	0 30	30 00	4 00	20 00	
223	John McLachlin, Walter Buck, et } J. Parker Tucker, } William F. Harrison, Zachariah Adams.	479,392 00	19,975 00	180 00	6 66	1 75	0 33	5 50	0 60	13 50	
226	Ross et McKenzie..... Thos. W. Daniel, John Boyd.	600,000 00	25,000 00	30 00	7 50	1 50	0 35	20 00	2 50	10 00	

\* Egoûts souterrains.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No 3.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M.P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Plotis de pas moins de 12 pou. de diam. enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev, boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
25 00	8 00	9 00	15 00	25 00	30 00	06	0 10	6 00	15 00	14 00	12 00	10 00	8 00	4 00
25 00	8 00	10 00	15 00	25 00	50 00	06	0 10	6 00	15 00	14 00	10 00	8 00	6 00	4 00
20 00	9 00	12 00	16 00	25 00	30 00	06	0 10	4 00	14 00	13 50	12 50	12 00	10 00	6 00
28 00	12 00	14 00	17 00	21 00	42 00	10	0 14	6 50	16 00	14 00	13 00	11 00	9 00	6 00
28 00	11 50	13 25	14 10	23 00	37 00	07	0 14	5 25	12 50	10 00	9 00	8 00	7 00	4 50
28 00	13 00	14 00	15 00	25 00	38 00	10	0 14	5 00	13 50	12 50	10 50	8 50	7 50	4 00
30 00	12 00	13 00	14 00	24 00	36 00	10	0 14	5 00	13 00	12 00	10 00	8 00	7 00	4 00
20 00	6 00	9 00	12 00	15 00	30 00	06	0 10	4 00	12 00	11 50	6 50	6 00	6 00	6 00
12 00	3 50	4 50	7 00	9 50	18 00	03½	0 05½	4 50	11 00	10 00	8 00	7 00	6 50	5 50
15 00	9 00	11 00	18 00	16 00	25 00	07	0 14	5 00	17 00	16 00	11 00	10 00	7 00	4 00
30 00	10 00	15 00	20 00	22 00	45 00	07	0 14	4 00	16 00	14 00	12 00	11 00	6 00	6 00
28 00	9 00	11 00	14 00	12 00	25 00	03½	0 12½	1 50	18 00	17 50	8 50	8 00	6 50	3 00
25 00	9 00	21 00	33 00	39 00	50 00	05½	0 11	5 00	20 00	19 00	12 00	10 00	8 50	3 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE													
				Déblai, etc., par acre.	Cloûtes, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.							
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
228	Robt. Jobson..... John W. Gilleland, L. S. Arbuckell.	331,261 00	13,802 00	25 00	13 00	1 25	0 32	15 00	3 00	20 00							
232	F. H. Beaubien, M. D., et } J. L. P. O'Hanley, Edward McGillivray, William G. Perley.	391,360 00	16,307 50	37 00	14 00	1 25	0 35½	15 00	3 00	12 00							
236	Horatio Jell Tuck et Cie.... Edward Handy, C. J. Ladd.	364,800 00	15,200 00	60 00	*1 25	1 40	0 26	100 00	2 00	25 00							
237	Ephraim A. Jones..... Joseph Seeton, Robert B. Seeton.	702,960 00	29,290 00	137 50	26 00	1 25	0 30	27 60	6 25	9 00							
245	Henry Bulmer, Ferdinand David, et } M. Laurent, Louis Boyer, Edward Maxwell.	697,000 00	29,041 67	120 00	20 00	2 00	0 40	35 00	5 00	14 00							

SECTION

11	Jones, Cook et Cie.....	486,000 00	18,000 00	120 00	10 00	1 35	0 30	40 00	5 60	15 00							
18	Henry Lemmon ..... Dacres Hart, James Weyms.	729,000 00	27,000 00	75 00	12 00	1 40	0 35	30 00	4 00	10 00							
22	W. J. Johnstone ..... L'Hon. A. B. Foster, L'Hon. J. J. C. Abbott.	734,945 00	27,220 18	70 00	12 00	1 40	0 36	30 00	4 50	11 00							
25	Andrew Somers et } W. W. J. Sumner, } W. J. Fraser, Allan Smith.	479,928 00	17,775 00	100 00	9 00	1 00	0 27	15 00	2 00	12 00							
30	A. G. Brown ..... John Bell, James Brown.	500,000 00	18,574 00	120 00	12 00	1 30	0 28	36 00	4 00	14 00							
34	John Steacy..... William Stewart, James Stewart.	459,000 00	17,000 00	120 00	14 00	1 30	0 28	30 00	4 00	14 00							
39	Andrew Elliot et } Malcolm Cameron, } L'Hon. Alex. Vidal, Geo. E. Desbarats.	465,742 70	17,249 70	35 00	15 00	1 25	0 35	15 00	3 00	15 00							

\* Par cent rods. † Par mille.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 3.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
25 00	15 00	18 00	20 00	25 00	60 00	06	0 13	4 00	12 00	11 00	7 00	6 00	5 00	*
19 50	5 40	8 00	16 00	19 00	57 50	04½	0 12½	4 00	11 25	10 00	7 75	6 50	6 00	5 00
35 00	20 00	22 00	22 00	24 00	24 00	10	0 12	4 00	16 00	12 00	12 00	9 00	8 00	4 00
20 00	5 00	8 10	8 75	10 00	62 50	06	0 11	13 75	16 25	13 75	13 75	11 25	8 75	8 00
15 00	12 00	14 00	18 00	30 00	35 00	06	0 12	6 00	20 00	18 00	15 00	13 00	12 00	14 00

No. 4.

20 00	8 00	10 00	15 00	30 00	0 50	05	0 08	6 00	14 00	13 00	10 00	9 00	7 00	6 00
16 00	8 00	12 00	14 00	22 00	60 00	04	0 08	4 00	17 00	16 00	10 00	9 00	4 04	4 04
18 00	6 00	14 00	15 00	22 00	60 00	04	0 08	18 00	17 00	16 00	12 00	10 00	5 00	4 00
15 00	5 00	7 00	10 00	15 00	20 00	06	0 10	5 00	12 00	11 00	9 50	8 50	6 00	2 00
18 00	9 00	12 00	15 00	18 00	35 00	07	0 13	7 00	18 00	17 00	12 00	11 00	9 00	5 00
18 00	9 00	11 00	13 00	18 00	35 00	07	0 13	6 00	18 00	17 00	12 00	11 00	8 00	5 00
20 00	5 30	9 00	16 00	20 00	60 00	04½	0 12½	5 00	11 25	10 00	7 50	6 25	5 75	5 00

\* Compris dans la maçonnerie.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE										
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M.P.		
		\$ cts.	\$ cts.	\$ c's.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	\$ cts.	
43	John A. Cameron..... N. J. McGillivray, C. C. Snowden, et A. Campbell.	451,340 00	16,723 00	50 00	10 00	1 00	0 30	12 00	2 00	9 00		
49	Thos. B. Guest..... Hiram Guest, J. W. Guest.	480,000 00	20,000 00	120 00	12 00	1 50	0 40	50 00	6 00	17 00		
57	Geo. Worthington et James Worthington. } Dépôt d'espèces ou autre cautionnement suffisant.	297,000 00	11,000 00	64 00	9 00	1 00	0 25	6 60	3 00	10 00		
65	John Elliot, Robert Grant, et Charles Whitehead, } James Weyms, J. B. Racy, W. H. Scott.	324,000 00	12,000 00	190 00	10 50	1 25	0 32	25 00	3 00	18 00		
69	Thomas Fahey et Cie ..... George Côté, Patrick Fahey.	525,600 00	21,900 00	70 00	13 00	1 30	0 30	60 00	3 50	9 00		
70	A. Hamel et Cie ..... F. Dionne, C. Marcotte.	607,032 00	23,100 00	80 00	12 50	1 40	0 35	40 00	3 00	9 50		
74	R. H. McGreevy et Cie..... John Heney, James Warnock.	682,917 00	25,293 00	75 00	13 00	1 50	0 40	35 00	2 50	12 00		
82	Walter Lawson, et William Stewart, } Donald Robertson, Wm. Fraser.	796,500 00	29,500 00	52 00	15 00	2 00	0 40	17 00	3 00	18 00		
83	Malcolm McDonald ..... James Bent, Wm. M. Fullerton.	671,787 00	24,881 00	350 00	9 25	1 25	0 25	20 00	2 50	7 00		
86	James A. Fraser..... John Oulton, Donald Fraser.	712,800 00	26,480 00	22 00	10 50	1 20	0 24	10 50	7 00	9 00		
90	George Randall, et A. W. Schurieber. } Des cautions suffisantes si la soumission est acceptée.	918,000 00	32,000 00	50 00	9 00	1 25	0 31	10 00	3 00	12 00		
94	Jas. McDonald et Cie..... John R. Carmichael, Daniel Chisholm.	429,360 00	15,902 00	39 00	12 00	1 25	0 40	18 00	1 50	14 00		
104	Henry Peters ..... Wm. flare, H. H. Fuller.	657,585 00	24,355 00	100 00	12 00	1 25	0 22	12 50	2 50	10 00		

DE FER INTERCOLONIAL.

No 4.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M.P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
12 00	12 50	15 00	18 00	20 00	40 00	05	0 10	4 00	12 00	11 00	10 00	9 00	6 00	3 00
25 00	8 00	11 00	13 00	18 00	70 00	05	0 09	4 50	14 00	12 00	12 00	11 00	6 00	9 00
16 00	8 00	12 00	16 00	21 00	23 00	05	0 10	4 50	8 50	8 00	8 00	7 50	3 50	10 00
40 00	12 00	14 00	18 00	20 00	50 00	07	0 12	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	9 00	8 00
18 00	10 00	11 50	15 00	25 00	40 00	04	0 12	4 00	15 00	13 50	9 00	7 50	5 00	6 00
20 00	10 00	12 00	14 00	22 00	50 00	04	0 13	4 50	16 00	14 00	9 50	8 00	5 00	4 00
19 00	9 00	11 00	13 00	23 00	45 00	05	0 12	6 00	17 90	14 50	10 25	8 75	6 00	7 25
30 00	10 00	14 00	18 00	20 00	30 00	08	0 10	5 00	13 00	12 00	11 00	10 00	8 00	6 00
10 00	2 50	4 75	9 00	15 00	2 00	06	0 08	1 50	18 00	16 00	10 50	9 25	7 25	3 20
14 00	4 00	5 75	7 00	8 00	0 45	10	0 12	17 00	18 00	17 50	17 50	17 00	16 00	9 00
14 00	7 00	10 00	15 00	28 00	100 00	05	0 12	8 00	15 00	14 00	10 00	9 00	6 00	4 00
20 00	10 00	8 00	6 25	6 60	* 0 38	09	0 10	5 50	13 00	12 50	10 50	9 00	6 00	2 00
15 00	4 00	6 00	8 00	12 50	21 00	05	0 10	4 00	13 00	11 50	9 00	7 50	6 50	4 50

\* Par pied.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																		
				Déblai, etc., par acre.	Ciôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 pieds linéaires.	Tray. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	\$	cts.	\$	cts.								
108	Walter Kerr,..... John R. Weir, Hebron Harris.	445,773 00	16,510 00	42 00	10 00	1 40	0 38	65 50	5 00	15 00												
109	A. W. Masters..... L'hon. T. R. Jones, Thomas Temple.	615,600 00	22,800 00	50 00	7 25	1 30	0 38½	30 00	2 00	14 50												
110	Peter McDonald..... Wm. M. Fullerton, James Bent.	594,000 00	22,000 00	340 00	10 50	1 25	0 24	20 00	2 50	6 75												
114	John Stewart Beatty, Frankford Davis et } James A Grant, Thos. A. DeWolfe et Fils, David Stair et Fils.	461,700 00	17,100 00	80 00	12 00	1 00	0 30	12 00	2 00	12 00												
115	J. H. Beatty et Cie..... J. A. De Wolfe et Fils, Hiram Blanchard.	513,000 00	19,000 00	80 00	12 00	1 00	0 30	00 12	2 00	9 00												
116	H. Blanchard, } J. H. Beatty, } Thos. A. De Wolfe et Fils, David Stair et Fils.	483,300 00	17,900 00	80 00	11 00	1 10	0 29	12 00	2 00	14 00												
132	Geo. Neilson et Cie..... John Bell, John Fraser.	341,016 00	14,209 00	25 00	8 00	1 00	0 25	10 00	1 00	12 00												
139	A. Brooks..... Daniel McLachlin, Daniel Hilliard.	621,000 00	23,000 00	45 00	12 00	1 15	0 40	12 00	1 75	15 00												
142	E. R. Burpee*..... Wm. Parks, Alex. Jardine, Isaac Burpee.	610,200 00	22,600 00	50 60	11 00	1 20	0 40	10 00	1 50	12 00												
143	E. R. Burpee..... Wm. Parks, Alex. Jardine, Isaac Burpee.	631,800 00	23,400 00	50 00	11 00	1 25	0 40	00 12	2 00	13 00												
153	P. G. Brophy..... Edward Griffin, Robt. Skead.	416,070 00	15,410 00	56 00	12 50	1 00	0 30	19 00	1 75	13 00												
164	Isaac Hope et Cie..... Samuel Muckleston, Patrick Brown.	430,650 00	15,950 00	70 00	13 00	1 25	0 35	24 00	2 50	14 00												
165	John Goodwin..... Ed. McGillivray, R. W. Scott.	445,230 00	16,490 00	75 00	13 00	1 30	0 36	26 00	2 50	16 00												

\*Je m'engage, par cette soumission, à compléter tous les travaux avant le 1er novembre 1870.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 4.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarré, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ 40 00	\$ 9 00	\$ 12 00	\$ 15 00	\$ 24 00	\$ 27 00	08	\$ 0 12½	\$ 2 50	\$ 17 00	\$ 16 50	\$ 12 50	\$ 12 00	\$ 8 00	\$ 0 75
30 00	10 00	15 00	20 00	25 00	35 00	05	0 10	4 00	16 50	15 50	10 50	9 00	8 50	4 00
9 50	2 50	4 50	8 50	14 00	2 00	05	0 07	1 50	17 00	15 00	10 00	9 00	7 00	3 00
35 00	2 00	4 00	6 00	15 00	48 00	05½	0 12½	3 00	13 00	11 00	10 00	8 00	5 00	2 00
45 00	2 00	4 00	6 00	15 00	48 00	05½	0 12½	3 00	12 00	9 00	8 00	7 00	5 00	2 00
35 00	2 00	4 00	7 00	15 00	46 00	05½	0 12½	3 00	12 50	11 00	9 50	8 00	5 00	2 00
20 00	6 00	10 00	20 00	20 00	1 00	06	0 09	5 00	12 00	11 00	10 00	8 00	4 00	5 00
25 00	6 00	9 00	12 00	24 00	0 50	08	0 10	4 00	17 00	16 00	7 00	6 00	5 00	4 00
22 00	6 00	8 00	10 00	22 00	0 60	06	0 10	4 00	17 00	16 00	10 00	9 00	7 00	4 00
23 00	7 00	8 00	10 00	22 00	0 65	07	0 10	4 50	18 00	16 50	10 00	8 50	7 50	4 00
17 00	5 50	7 50	11 00	18 00	1 05	05	0 12½	4 00	13 00	10 00	8 00	6 00	3 00	4 00
19 00	7 00	8 50	13 50	24 00	1 25	07	0 12	5 00	18 00	16 00	13 00	11 00	5 50	5 50
22 00	10 00	12 00	18 00	30 00	1 50	07	0 12½	5 50	18 00	14 00	12 50	10 50	4 00	5 00

SOUMISSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoutts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre pard. (rip-rap) par v. c.	Planch. puche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
169	John Brookfield..... Thos. Briggs, John E. Turnbull.	489,125 00	18,200 00	50 00	8 00	1 00	0 26	25 00	5 00	12 00	
173	Alex. McDonald, } John McDonald, } A. T. Wood, Wm. McGivern.	594,000 00	22,000 00	60 00	10 50	1 00	0 28	15 00	4 50	25 00	
174	Ronald Macdonell, } John Purcell, } Patrick Parsal, Donald McMillan.	580,500 00	21,500 00	60 00	12 00	0 95	0 26	15 00	3 50	25 00	
177	Cooke et Dickson..... Col. James Crawford, L'Hon. J. R. Dickson.	513,000 00	19,000 00	120 00	10 00	1 25	0 30	50 00	4 00	20 00	
184	Donald Robertson, } John Worthington. } Fourniront un cautionne- ment satisfaisant si la soumission est acceptée.	499,902 00	18,515 00	50 00	8 00	1 00	0 30	9 00	2 50	15 00	
188	John Ginty et Cie..... James Manning, Thos. Woodside.	413,000 00	15,300 00	120 00	8 00	1 30	0 28	14 00	3 00	19 00	
192	Alear. Manning et Cie..... J. D. Merrick, Jas. Farquhar.	396,900 00	14,700 00	95 00	9 00	1 25	0 26	12 50	2 50	19 50	
194	John Ferguson et Cie..... Thos. Ferguson et Cie., Angus Campbell.	463,000 00	17,148 00	90 00	12 00	1 60	0 31	12 00	2 00	21 00	
200	W. E. Macdonald et Cie..... Edward Griffin, Alex. Johnston.	453,600 00	16,800 00	85 00	10 00	1 50	0 28	12 00	2 00	22 00	
201	Edward Haycock..... James W. Ritchie, Geo. W. Eaton.	341,116 00	12,633 00	80 00	7 00	1 25	0 25	7 00	1 50	15 00	
205	A. M. Bean et Cie..... Donald Fraser, Alex. McIntosh.	451,840 00	16,734 81	200 00	1 50	1 25	0 30	100 00	1 50	25 00	
209	H. Yates..... W. McGivern, Alfred Brown.	549,990 00	20,370 00	30 00	8 00	1 00	0 22	*16 50	1 50	11 00	
215	Noble & McIntosh..... James K. Levekin, James Burns.	383,196 00	14,192 44	60 00	12 00	1 20	0 24	30 00	3 00	12 00	
217	James G. Ross..... Thos. Webster, James Gibb.	594,000 00	22,000 00	60 00	9 00	0 75	0 35	30 00	4 00	20 00	

\* Egouts souterrains

DE FER INTERCOLONIAL  
No. 4.—Suite.

## DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
20 00	5 00	9 00	13 00	16 00	30 00	07	0 10	5 50	16 00	15 25	11 00	10 00	8 50	6 00
45 00	8 00	10 00	14 00	45 00	0 45	10	0 14	9 00	15 00	14 00	13 00	12 00	7 00	4 00
40 00	0 10	0 12	0 16	40 00	0 50	10	0 15	8 00	14 50	12 50	12 00	11 00	7 00	5 00
25 00	10 00	12 00	15 00	30 00	60 00	08	0 12	6 00	15 00	14 00	12 00	10 00	8 00	6 00
20 00	9 00	12 00	16 00	25 00	30 00	06	0 10	4 00	12 00	11 50	10 50	10 00	8 00	4 50
28 00	13 00	12 00	13 00	23 00	40 00	09	0 16	6 00	13 00	11 00	10 00	9 00	7 00	5 00
27 00	12 50	12 75	13 00	22 00	36 00	08	0 15	6 00	12 50	11 00	10 00	9 00	8 00	4 75
28 00	14 00	15 00	16 00	26 00	40 00	10	0 13	6 00	14 00	13 00	11 00	9 00	8 00	5 00
30 00	13 00	13 00	14 00	25 00	38 00	08	0 12	6 00	13 00	12 00	10 00	9 00	8 00	5 00
20 00	6 00	9 00	12 00	15 00	30 00	06	0 10	4 00	12 00	11 50	7 00	6 50	6 00	6 00
30 00	20 00	20 00	22 00	25 00	35 00	10	0 12	5 00	14 00	14 00	12 00	11 00	10 00	4 00
12 00	3 50	4 50	7 00	9 50	18 00	03½	0 05½	4 50	11 00	10 00	8 00	7 00	6 50	6 50
15 00	8 00	10 00	14 00	18 00	25 00	07	0 14	5 00	17 00	16 00	11 00	10 00	7 00	4 00
30 00	10 00	15 00	20 00	22 00	45 00	07	0 14	4 00	15 00	14 00	12 00	11 00	6 00	6 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE										
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Cloûtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Égouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Planché, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	\$ cts.	\$ cts.
224	John McLachlan, Walter M. Buck et } S. Parker Tuck, L'hon. A. Wetmore, Thomas M. Reed.	\$ 503,456 00	\$ 18,646 00	\$ 180 00	\$ 6 66	\$ 1 75	\$ 0 34	\$ 5 50	\$ 0 60	\$ 15 00		
225	Ross et McKenzie..... Thos. W. Daniel, John Boyd.	634,500 00	23,500 00	32 00	9 00	1 40	0 35	20 00	2 00	12 00		
230	Robert Jobson ..... John W. Gilleland, L. S. Arbuckell.	457,724 00	16,952 00	25 00	13 00	1 25	0 37	15 00	3 00	20 00		
231	J. H. Beaubien, M. D., et } J. P. L. O'Hanley, Edward McGilivray, Wm. G. Perley.	459,942 00	17,034 89	32 50	14 75	1 20	0 35	14 75	3 00	14 00		
235	Horatio Jell et Ed. Tuck..... Edward Handy, C. J. Ladd.	405,000 00	15,000 00	90 00	* 1 25	1 30	0 28	13 00	2 00	20 00		
238	Ephraim A. Jones..... Joseph Seeton, Robert B. Seeton.	599,346 00	22,198 00	137 50	26 00	1 25	0 30	27 60	6 25	9 00		
246	Donald Fraser..... M.M. Allso et Weir.	489,654 00	18,135 00	20 00	10 00	1 00	0 30	10 50	2 00	11 00		
247	James H. Fraser..... James Fraser, Wm. McKay.	370,575 00	13,725 00	40 00	5 00	0 70	0 32	12 00	3 50	10 00		

SECTION

3	Wm. Ellis et Cie..... J. M. Currier, M.P., T. R. Ferguson, M.P.	633,647 00	24,370 00	†	9 00	1 40	‡	20 00	1 00	15 00		
5	Thos. McGuire et Cie..... Thos. Sheridan, James McGuire.	378,978 00	14,576 00	134 00	3 70	1 25	0 17½	5 25	2 80	16 00		
9	Onuphe Peltier..... Charles Bertrand, Jean Langlois.	598,000 00	23,000 00	122 00	9 00	1 25	0 24	34 00	2 50	9 00		
11	Thos. B. Guest..... James W. Guest, Hiram Guest.	751,950 00	28,882 00	30 00	12 00	1 30	0 28	30 00	4 50	16 00		

\* Par rod. † \$18, \$25, et \$100 respectivement. ‡ Vingt à quarante centins, selon le charroi.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 4.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam. enfonceés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev. boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ 30 00	\$ 10 00	\$ 12 50	\$ 15 00	\$ 12 50	\$ 30 00	cts. 03½	\$ 0 12½	\$ 1 50	\$ 18 00	\$ 17 50	\$ 9 00	\$ 8 50	\$ 6 50	\$ 3 00
32 00	10 00	22 00	34 00	40 00	50 00	05	0 10	5 00	16 00	15 00	12 00	10 00	8 50	3 00
25 00	15 00	18 00	20 00	25 00	60 00	06	0 13	4 00	14 00	11 00	7 00	6 00	5 00	*
20 00	5 50	8 75	15 80	20 50	58 00	04½	0 12½	4 00	11 00	10 00	7 15	6 20	5 80	5 00
30 00	0 12	0 12	0 14	0 20	0 36	09	0 12	5 00	12 00	11 00	10 00	8 00	6 00	4 00
20 00	5 00	8 10	8 75	10 00	62 50	06	0 11	12 75	16 00	13 00	13 00	11 25	8 00	8 00
16 00	4 00	6 00	8 00	12 00	20 00	10	0 12½	4 00	13 00	12 00	11 00	10 00	8 50	5 00
20 00	3 50	5 00	7 00	7 50	20 00	07	0 08	6 00	11 00	10 00	9 25	8 75	8 00	5 00

No. 5.

15 00	6 00	9 00	12 00	12 00	35 00	12	0 12	4 00	14 00	13 00	13 00	9 00	7 00	8 00
25 00	15 00	18 00	20 00	45 00	† 1 00	09	0 14	3 50	12 00	10 00	12 00	10 00	4 50	15 50
24 00	7 00	11 00	17 00	23 00	44 00	05	0 11	6 00	16 00	15 50	9 00	8 00	5 50	7 00
20 00	9 00	13 00	16 00	18 00	60 00	04	0 09	2 50	14 00	13 00	9 00	8 00	4 00	8 00

\* Compris dans la maçonnerie. † Par pied. ‡ Barrières sur les fermes, tel que d'après le devis, \$5.50.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant		LISTE																							
		brut.	par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Planche, pèche ou épinière, par 1000 pieds, M. P.	Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fente, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.		
14	J. W. Guest..... J. Moore, A. Nichol.	\$ 546,000 00	\$ 21,000 00	\$ 25 00	\$ 11 00	\$ 1 00	\$ 0 24	\$ 25 00	\$ 4 00	\$ 16 00																	
17	Sherwood, Campbell et Wood. Turner Koyl, Richard F. Steele.	682,860 00	36,263 84	*	10 00	1 25	0 29	30 00	3 00	25 00																	
21	H. J. Sutton et Cie ..... John Squires, Wm. Thirkill.	388,674 00	14,949 00	30 00	4 50	0 75	0 20	12 00	2 00	18 00																	
22	A. Sanborn..... M. Lebourveau, Lockhart Hall.	517,270 00	19,895 00	16 50	4 00	1 00	0 15																				
25	C. A. Bailey .... H. H. French, J. L. French.	442,000 00	17,000 00	16 00	3 90	0 90	0 14	6 00	1 00	9 00																	
29	Geo. Worthington et } James Worthington, } James Worthington, Geo. Worthington.	559,000 00	21,500 00	50 00	9 00	1 00	26 00	10 00	2 50	10 00																	
31	Alex. McBean et Cie..... Dr. McIntosh, Donald Fraser.	611,000 00	23,500 00	75 00	9 00	1 25	0 30	35 00	1 25	17 00																	
52	Wm. Donohue et Cie ..... O. Archambault, L. Ouellet.	363,740 00	13,990 00	47 00	9 50	1 00	0 25	15 00	2 75	9 00																	
33	J. C. Taché..... Edward Ennis, Napoleon Hardy.	702,000 00	72,000 00	40 00	12 00	1 40	0 30	20 00	1 00	30 00																	
36	Wm. E. Macdonald, } D. Robertson, et } W. H. Mitchell, Donald McKellar, D. M. Thompson.	530,560 00	20,406 00	30 00	10 00	1 15	0 25	23 00	1 50	15 00																	
39	Payette et Wright ..... Wm. E. E. Shelton, Wm. Cross.	572,000 00	22,000 00	30 00	10 00	1 40	0 28	12 00	1 50	10 00																	
40	John J. McDonald et Cie ... John McKeown, Thos. Thomson.	487,500 00	18,750 00	50 00	10 00	1 12½	0 28	12 00	2 75	16 00																	
43	A. Brooks et Cie ..... Daniel Hillyard, A. S. Brown.	598,000 00	23,000 00	36 00	12 00	1 00	0 33	40 00	12 00	15 00																	

\* Déblai, \$24. Abattage et déracinement, \$100.

DE FER INTERCOLONIAL  
No. 5.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fente, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ 20 00	\$ 8 00	\$ 12 00	\$ 15 00	\$ 18 00	\$ 60 00	04	0 09	2 50	13 00	12 00	8 00	7 00	4 00	7 00
60 00	8 00	15 00	20 00	25 00	25 00	08	0 14	4 00	16 00	15 00	10 00	9 00	8 00	5 00
22 00	9 00	12 00	15 50	16 00	20 00	05	0 10	1 75	12 00	10 00	6 00	5 00	3 00	3 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	04	0 05	.....	6 00	.....	4 00	.....	.....	.....
.....	2 00	2 75	.....	.....	.....	04	.....	.....	6 50	5 00	.....	.....	.....	.....
18 00	8 00	10 00	14 00	20 00	24 00	05	0 10	5 00	10 50	10 00	9 50	9 00	5 00	12 00
20 00	17 50	22 00	27 50	45 00	45 00	08	0 10	5 00	14 00	13 00	10 00	8 00	6 00	7 00
10 00	8 00	9 00	11 00	15 00	40 00	04	0 11	4 00	11 00	10 00	10 00	9 00	5 00	7 00
44 00	10 00	22 50	40 00	48 00	200 00	07	0 10	5 00	12 50	11 00	8 00	6 25	4 00	5 50
22 00	10 00	12 00	13 00	15 00	32 00	10	0 12	4 00	12 00	11 00	7 00	6 00	5 00	4 00
12 00	10 00	13 00	18 00	25 00	20 00	08	0 10	4 00	11 00	10 00	7 00	6 00	5 00	4 00
32 00	13 00	16 00	18 00	26 00	30 00	09	0 12	5 00	12 50	11 75	9 50	9 00	6 00	5 00
25 00	6 00	9 00	12 00	20 00	40 00	08	0 12	5 00	15 00	13 00	12 00	10 00	8 00	4 00

\* D'après le modèle dit Home Truss, par pied linéaire, \$28.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Ciçtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Excavés, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (v.p.-v.p.) par v. c.	Planch. pèche ou épiquette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
47	<i>Chas. G. Gregory</i> ..... T. C. Burpee, E. R. Burpee.	557,700 00	21,450 00	22 00	6 00	1 40	0 28	20 00	1 00	12 00	
49	<i>John Wardrop</i> ..... Thos. Webster, John Donnelly.	639,400 00	24,592 00	50 00	9 00	1 25	0 28	20 00	3 00	18 00	
53	<i>Alex. McDonell et Cie</i> ..... David Tisdale, J. E. O'Rielly.	503,100 00	19,350 00	60 00	10 50	1 25	0 29	13 00	2 50	17 00	
57	<i>Ryan, Cuvillier et Cie</i> ..... John Donnelly..... W. McNaughton.	685,400 00	25,360 00	50 00	10 00	1 40	0 30	20 00	4 00	18 00	
58	<i>W. J. Johnstone</i> ..... Hon. A. B. Foster, L'Hon. J. J. C. Abbott.	584,245 00	22,470 96	30 00	8 00	1 20	0 30	30 00	3 50	10 00	
	<i>Cooke et Dickson</i> ..... H. Abbott, J. B. Rivers.	617,000 00	23,730 00	100 00	8 00	1 40	0 25	30 00	4 00	15 00	
64	<i>Elliott, Grant et Whitehead</i> .. James Weyms, W. H. Scott, W. W. Fanan.	605,800 00	23,300 00	160 00	11 00	1 25	0 30	25 00	3 00	17 00	
69	<i>John McLachlin et</i> } .. <i>N. Parker Tuck,</i> } <i>Wm. F. Harrison,</i> } <i>G. J. Chubb.</i> }	507,932 00	19,536 00	132 00	6 66	1 50	0 33	5 50	1 00	15 00	
71	<i>John A. Cameron</i> ..... N. J. McGillivray, U. C. Snowdon.	742,807 00	28,569 50	30 00	10 50	1 00	0 30	20 00	3 00	8 00	
73	<i>Steacy, Yorston et Cie</i> ..... Wm. Stuart, Robt. Webster.	657,900 00	25,304 00	60 00	10 00	1 25	0 29	10 00	1 25	15 00	
76	<i>Terence McGovern et Cie</i> ..... Albert Knight, John Henry Pope.	674,750 00	25,951 00	50 00	9 30	1 30	0 29	30 00	5 00	15 00	
81	<i>Angus L. Sinclair</i> ..... Alex. Sinclair, John McKay.	416,000 00	16,000 00	20 00	6 00	0 90	0 26	9 00	0 75	20 00	
86	<i>H. H. Bailey</i> ..... Caleb Jordan, Joseph Aubry.	361,400 00	13,900 00	15 00	3 60	0 80	0 12½	5 00	1 00	8 00	

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 5.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur. par 100 pieds lin	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois de quarril, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
35 00	3 00	6 00	12 00	15 00	35 00	04	0 08	2 25	13 50	12 50	6 50	6 00	5 00	2 50
25 00	12 00	14 00	20 00	25 00	50 00	12	0 14	4 00	14 00	13 00	11 00	10 50	5 00	5 00
35 00	15 00	17 00	19 00	26 00	30 00	11	0 13	5 25	12 75	12 00	10 00	9 25	6 00	4 50
25 00	13 00	15 00	20 00	28 00	50 00	12	0 15	5 00	14 00	13 00	11 00	10 00	6 00	6 00
18 00	8 00	14 00	16 00	22 00	50 00	04	0 08	3 00	16 00	14 00	10 00	8 00	5 00	3 50
20 00	4 00	6 00	10 00	15 00	30 00	08	0 12½	4 00	15 00	12 00	10 00	8 00	6 00	4 00
40 00	12 00	14 00	18 00	20 00	40 00	07	0 12	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	9 00	8 00
30 00	10 00	12 50	15 00	12 50	30 00	03½	0 12½	1 50	18 00	17 50	10 00	9 00	7 00	4 00
12 00	12 50	15 00	18 00	20 00	40 00	06	0 12	4 50	14 00	12 00	12 50	10 00	7 00	3 00
45 00	4 00	6 00	10 00	25 00	26 00	05	0 10	4 00	15 00	13 00	11 00	10 00	9 50	3 00
20 00	6 00	9 00	12 00	25 00	40 00	10	0 15	5 00	15 00	13 00	12 00	11 00	6 00	5 50
30 00	2 40	3 60	9 00	20 00	16 00	10	0 15	5 00	13 00	12 00	12 50	11 25	10 00	4 00
.....	2 00	2 50	4 00	5 00	.....	.....	.....	.....	6 00	.....	4 00	.....	.....	.....

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant		LISTE														
		brut.	par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Plancher, pucelle ou épinette, par 1000 pieds, M. P.								
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
92	James Abel..... Wm. Cheasley, Martin Fox.	533,000 00	20,500 00	20 00	6 00	1 25	0 25	3 00	1 00	20 00								
94	A. F. Macdonald..... James Craig, George C. Wood.	495,561 45	18,950 00	30 00	8 00	1 10	0 21	13 30	1 00	22 00								
95	Marcus Fournier..... Donnera le cautionnement exigé par les Commissaires.	360,750 00	13,875 00	16 00	10 00	1 00	0 25	16 00	4 00	1 40								
102	Joseph Fournier..... Donnera le cautionnement exigé par les Commissaires.	416,000 00	16,000 00	16 00	10 00	1 20	0 25	16 00	4 10	1 45								
103	Collingwood, Schreiber et Cie. Black, Bros. et Cie., John McDonald.	738,504 00	28,404 00	*	9 00	1 30	0 28	13 00	2 50	14 50								
106	John Halpin et Cie... Chas. G. Sheffers, Jones & Co.	596,768 00	22,952 00	28 00	11 00	1 10	0 22	30 00	3 50	12 50								
109	Simon Peters..... Chas. Samson, John O'Leary.	467,289 60	17,972 60	100 00	14 00	1 40	0 30	50 00	1 50	10 00								
112	Henry Bulmer, F. Davis et M. Laurent, } Louis Boyer, Edward Maxwell.	596,700 00	22,950 00	100 00	10 00	1 50	0 30	36 00	5 00	14 00								
114	Wm. Kingsford..... Geo. B. Godson, Philip A. Derbishire.	482,300 00	18,550 00	95 00	10 50	1 00	0 23	15 50	2 00	15 00								
117	Thomas Fahey et Cie..... George Coté, Patrick Fahey.	349,960 00	13,460 00	38 00	11 00	1 00	0 27	21 00	3 00	11 00								
121	James Goodwin..... E. McGillivray, Edwd. Griffin.	499,200 00	19,200 00	65 00	13 50	1 00	0 26	20 00	1 75	17 00								
123	Joseph Rosa..... L. N. Duverney, Joseph B. Trudelle.	501,176 00	19,276 00	10 00	9 00	1 00	0 25	25 00	1 00	13 00								
124	J. B. Resther et } A. J. Auger, Jacques Auger, E. Hausselman.	551,884 00	21,230 60	10 00	12 00	1 25	0 20	20 00	3 00	2 50								
133	Hamel et Tetu..... Prudent Tetu, Laurent Tetu.	738,000 00	28,400 00	20 00	10 50	1 50	0 30	25 70	2 70	20 00								

\* \$17, \$30, et \$70.

DE FER INTERCOLONIAL.

No 5.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M.P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotes de pas moins de 12 pou. de diam. enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
20 00	12 00	15 00	20 00	22 00	100 00	15	0 20	1 00	4 75	4 00	3 00	2 75	1 50	1 50
30 00	8 00	11 00	13 00	0 18	0 50	08	0 10	4 50	10 00	8 00	6 00	5 00	3 00	5 00
2 00	5 00	10 00	20 00	25 00	15 00	04	0 08	4 00	4 00	3 60	3 50	3 00	2 30	2 00
2 00	5 00	10 00	20 00	25 00	16 00	04	0 08	4 10	4 15	3 65	3 50	3 10	2 40	2 10
18 00	7 00	8 00	9 00	30 00	40 00	06	0 12	4 50	15 00	13 50	8 50	7 50	6 50	4 00
17 50	6 00	7 50	12 00	20 00	5 50	06	0 10	4 25	11 50	8 50	9 50	8 50	6 25	5 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	07	0 10	4 50	15 00	13 50	8 00	6 50	5 00	6 00
15 00	12 00	14 00	18 00	30 00	35 00	06	0 12	5 00	18 00	16 00	13 00	11 00	8 00	10 00
18 00	8 75	9 25	11 25	21 00	19 00	06	0 10	4 50	13 00	12 00	10 25	9 60	5 00	8 00
13 00	9 00	10 00	12 00	18 00	42 00	03	0 10	4 00	11 50	10 00	10 50	8 00	4 00	6 00
19 00	7 50	9 00	16 50	27 00	1 00	08	0 12	5 50	14 00	12 00	9 00	7 00	3 75	4 00
20 00	8 00	12 00	16 00	29 00	25 00	06	0 10	4 00	15 00	13 00	8 00	7 00	6 00	5 50
2 50	10 00	13 00	18 00	18 00	15 00	06	0 12	4 00	15 00	14 00	5 00	4 00	3 00	3 00
26 00	6 00	9 00	12 00	20 00	30 00	05	0 15	2 25	15 50	14 50	10 50	9 50	6 00	6 50

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																	
				Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd (rap-rap) par v.c.	Planche, poutre ou épinette, par 1000 pieds, M.P.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.								
141	Duncan Macdonald..... Morland, Watson et Cie.	520,000 00	20,000 00	60 00	7 25	1 00	0 25	20 00	1 00	15 00											
143	Ronald Macdonell et John Purcell, Donald McMillan, Patrick Purcell.	613,500 00	23,596 00	40 00	10 50	1 00	0 27	25 00	2 00	25 00											
148	Berlinguet et Huot ..... W. W. Scott, Norbert Germain.	345,997 00	13,307 00	40 00	7 00	0 75	0 30	2 50	1 50	10 00											
150	Wm. Toole..... Robt. Hamilton, W. H. Scott.	481,687 00	18,526 00	20 00	5 55	0 80	0 22½	6 95	2 00	12 00											
151	R. J. Reekie..... Peter Redpath, Geo. A. Drummond.	507,000 00	19,500 00	60 00	8 00	1 20	0 30	35 00	1 50	15 00											
154	Charles Touchette ..... Chas. Touchette, Edouard Boudreau.		21,000 00	8 00	16 00	1 00	0 15	2 00	6 00	10 00											
156	John O'Donnell..... Miles Murphy, Francis Sousise.	507,000 00	19,500 00	60 00	7 50	1 00	0 30	21 00	1 00	15 00											
160	R. H. McGreevy et Cie.... John Heney, Michael Kavanagh.	414,700 00	15,950 00	40 00	9 00	1 00	0 25	20 00	4 00	10 00											
161	John Fowler..... W. J. Fowler, Samuel Fowler.	659,800 00	25,377 00	40 00	6 00	1 50	0 30	10 00	4 00	20 00											
164	Cleophe Gimon..... Charles Bertrand, Jean Langlois.	650,000 00	25,000 00	124 00	9 30	1 40	0 25	34 00	2 50	9 00											
165	A. W. Schwirger et Geo. Randall, Shubal H. Randall, Henry Knell.	1,014,000 00	39,000 00	25 00	9 00	1 25	0 31	10 00	3 00	12 00											
169	Manning et Ginty..... J. D. Merrick, J. E. Smith.	479,000 00	18,423 00	90 00	1 25	1 25	0 24	20 00	2 00	18 00											
174	John Damp..... John Davis, Joseph McCausland.	528,000 00	20,307 69	80 00	15 00	0 50	0 25	12 00	4 00	16 00											

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 5.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilcis de pas moins de 12 pou. de diam., enfocés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v.c.	Pavage, par verge cube.
17 50	15 00	20 00	25 00	40 00	40 00	08	0 10	4 00	15 00	13 00	12 00	8 00	6 00	10 00
40 00	0 12	0 15	0 25	0 40	0 50	10	0 15	6 00	13 00	12 00	11 00	10 00	8 00	7 00
15 00	6 00	9 00	12 00	13 00	8 00	04	0 05	2 25	5 00	4 50	4 00	3 50	3 00	3 00
15 00	3 00	4 50	8 00	40 00	15 00	06	0 10	5 00	.....	.....	7 50	4 00	2 00	2 00
20 00	15 00	20 00	25 00	40 00	40 00	06	0 10	5 00	13 00	12 00	10 00	8 00	6 00	10 00
6 00	25 00	30 00	30 00	24 00	20 00	04	0 08	10 10	12 00	9 00	11 00	9 00	8 00	7 00
20 00	22 00	24 00	40 00	40 00	45 00	08	0 10	4 00	15 00	12 00	12 00	10 00	6 00	10 00
12 00	10 00	12 00	15 00	20 00	30 00	04	0 12½	5 00	11 00	10 00	10 00	9 00	5 00	8 00
20 00	5 00	7 00	10 00	20 00	29 00	10	0 12	4 00	10 50	9 50	8 50	7 50	5 00	4 00
24 00	7 00	11 00	17 00	32 00	44 00	05	0 11	6 00	16 50	16 00	9 00	8 00	5 50	7 00
14 00	7 00	10 00	15 00	28 00	50 00	05	0 12	6 00	15 00	14 00	11 00	10 00	6 00	4 00
24 00	10 00	12 00	14 00	16 00	35 00	06	0 12½	3 00	10 00	9 00	8 00	7 00	5 00	2 00
16 00	8 00	10 00	12 00	14 00	35 00	10	0 15	4 00	12 00	8 00	9 00	8 00	4 00	12 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Tray. en pierres perd. (rip-rap) par v.c.	Planche, poutre ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
176	Joseph B. Moore..... G. L. Marler, Saml. Evans.	693,911 66	26,688 91	32 00	8 40	1 30	0 28	13 50	2 50	15 00	
178	F. X. Thompson..... George Couture, Louis Carrier.	546,000 00	21,000 00	60 00	10 00	1 25	0 30	35 00	1 60	16 00	
182	Antoine Pampolin..... George Couture, Louis Carrier.	527,150 00	20,275 00	60 00	10 00	1 15	0 25	45 00	1 50	10 00	
184	E. Demers..... George Couture, Louis Carrier.	565,500 00	21,750 00	70 00	11 00	1 25	0 30	50 00	1 50	15 00	
189	P. Dumontier..... George Couture, Louis Carrier.	487,500 00	18,750 00	55 00	9 00	1 15	0 26	45 00	1 40	10 00	
191	Jacques Jobin..... George Couture, Louis Carrier.	507,000 00	19,500 00	70 00	10 00	1 25	0 28	35 00	1 50	10 00	
194	Louis Cloutier..... George Couture, Louis Carrier.	585,000 00	22,500 00	70 00	11 00	1 25	0 30	55 00	1 75	15 00	
198	P. Thomson..... George Couture, Louis Carrier.	422,500 00	16,250 00	55 00	9 00	1 15	0 25	30 00	1 30	13 00	
200	Magloire Maranda..... George Couture, Louis Carrier.	442,000 00	17,000 00	55 00	10 00	1 10	0 25	45 00	1 20	10 00	
203	Ralph Jones..... F. Shanly, Dr. W. H. Brouse.	578,750 00	22,258 00	25 00	8 00	0 95	0 26	1 50	1 50	14 00	
205	Walter Kerr..... John Sellick, Hebron Hains.	783,000 00	30,114 00	50 00	12 00	1 30	0 40	10 00	4 00	10 00	
208	Ware et Cie..... E. W. Sewell, Thos. H. Oliver.	776,856 00	29,900 00	20 00	8 00	1 25	0 35	20 00	2 50	20 00	
211	Malcolm Cameron..... Geo. E. Desbarats, P. E. Bucke.	517,510 27½	19,840 23	20 00	13 00	1 25	0 25	13 00	2 00	12 50	
216	George H. Perry..... Robert Skead, E. McGillivray.	617,932 00	23,766 00	45 00	25 00	1 00	0 25	3 00	2 00	18 00	

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 5.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.
20 00	7 50	8 50	10 00	16 00	38 00	06	0 12½	4 00	16 00	14 25	9 75	8 00	6 50	4 00
21 00	11 00	13 00	16 00	20 00	53 00	06½	0 12	4 00	12 50	10 75	7 50	5 75	4 50	4 50
20 00	8 00	12 00	16 00	19 00	50 00	06	0 11	4 25	12 00	10 75	7 50	6 25	5 00	6 00
22 00	10 00	14 00	18 00	22 00	70 00	07	0 12½	5 00	14 00	12 00	9 00	7 75	5 00	5 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	06	0 11	4 50	12 50	10 75	8 00	6 50	5 00	6 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	06	0 11½	4 00	12 50	10 75	7 50	6 00	4 50	5 00
22 00	10 00	15 00	20 00	27 00	70 00	07½	0 13	5 25	13 00	11 25	8 50	6 00	5 50	6 00
18 00	10 00	12 00	14 00	18 00	45 00	05	0 11	3 75	11 75	10 25	7 00	6 25	4 00	4 00
19 00	8 00	11 00	15 00	18 00	45 00	05½	0 11	3 75	12 00	10 25	7 00	6 00	4 50	5 50
16 00	1 00	1 10	1 25	1 50	0 30	07	0 10	5 00	11 00	10 00	8 50	8 00	7 00	1 50
15 00	15 00	18 00	20 00	30 00	30 00	08	0 15	3 00	15 00	14 50	10 00	9 50	6 00	6 00
26 00	6 00	9 00	12 00	20 00	30 00	04	0 15	2 50	15 00	14 50	10 00	9 50	6 00	6 50
16 00	5 00	8 00	14 00	19 00	55 00	04½	0 12½	3 50	11 00	10 00	7 00	6 00	5 00	4 00
24 00	6 00	8 00	12 00	15 00	25 00	06	0 12	5 00	12 00	10 00	7 00	5 50	4 50	3 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																
				Déblai, etc, par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoutts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. ( <i>dry-rap</i> ) par v.c.	Planché, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M.P.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.						
218	George Neilson..... Wm. Sutherland, James Gordon.	634,686 00	24,411 00	25 00	10 00	1 20	0 27	35 00	1 25	20 00										
221	John Worthington et Cie..... Samuel Platt, Wm. Bush.	585,060 00	22,510 00	50 00	8 00	1 20	0 26	8 00	3 00	15 00										
225	John Steacy..... Joseph Stuart, C. Fletcher.	675,350 00	25,975 00	55 00	10 00	1 25	0 29	11 00	1 50	15 00										
227	Andrew Elliott et } Wm. Robinson, } Geo. Stephen, John Shedden.	637,000 00	24,500 00	170 00	10 80	1 00	0 31	13 00	3 00	15 00										
231	A. S. Brown..... James Glass, A. Sutherland.	800,420 00	30,785 00	24 00	12 00	1 40	0 38	43 00	2 00	20 00										
233	Aug. Trepavier..... François Gingras, Olivier Mathieu.	492,550 00	18,944 00	20 00	10 00	1 20	0 24	15 00	2 00	10 00										
237	Mich. Petin et } Et. Dussault et Fils, } H. McHugh, James Gibson, Et. Dussault.	441,610 00	16,958 00	*	6 00	0 90	0 25	0 30	1 50	10 00										
241	Andrew Bell..... Brunet Rosamond, Richard O'Brien.	728,700 00	27,950 00	15 00	10 00	1 40	0 30	4 00	2 00	15 00										
243	L. Maclean..... Joseph Archer, Messrs. Archer et Cie.	563,070 00	21,656 00	32 00	25 00	1 20	0 20	6 00	3 00	10 00										
247	J. & G. Jackson..... Thos. W. Walsh, R. S. Livingstone.	517,400 00	19,900 00	130 00	10 00	1 25	0 30	15 00	3 00	18 00										
250	Edward Haycock..... J. W. Ritchie, R. H. Haycock.	361,574 00	13,907 00	50 00	7 00	1 25	0 26	11 00	2 00	15 00										
251	A. Hamel et Cie..... J. C. Marcotte, S. O. Rousseau.	380,120 00	14,620 00	37 00	10 00	1 05	0 23	18 00	3 00	9 00										

\* \$10, \$10, et \$20.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 5.—Suite.

DES PRIX.

Pip, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarr, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Planchis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v.c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
40 00	15 00	20 00	30 00	30 00	50 00	08	0 12	5 00	12 00	11 50	9 00	8 00	7 00	5 00
20 00	9 00	12 00	16 00	25 00	30 00	06	0 10	4 00	11 00	10 50	8 50	8 00	7 00	3 00
50 00	4 00	7 00	14 00	20 00	30 00	05	0 10	3 50	15 00	14 00	12 00	10 50	10 00	3 50
25 00	10 00	12 00	15 00	15 00	20 00	10	0 12	5 00	13 00	13 00	10 00	10 00	8 00	5 00
40 00	15 00	20 00	30 00	30 00	50 00	08	0 12	6 00	13 00	12 00	11 00	10 00	9 00	7 00
13 00	8 00	10 00	12 00	20 00	55 00	06	0 12	5 00	13 50	11 25	8 00	6 50	5 00	5 00
15 00	4 00	5 50	7 00	20 00	40 00	05	0 09	2 30	12 00	11 00	8 50	6 00	4 00	5 50
20 00	10 00	15 00	20 00	25 00	28 00	05	0 10	3 50	16 00	15 00	11 00	9 00	5 00	2 50
16 00	7 00	10 50	14 00	15 00	40 00	05	0 10	3 50	15 00	12 50	14 00	12 00	4 00	13 00
25 00	10 00	12 00	17 00	25 00	35 00	05	0 10	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	6 00	7 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	30 00	06	0 10	4 80	12 00	11 50	8 00	7 50	6 00	6 00
10 00	11 00	12 00	14 00	21 00	35 00	03½	0 12	4 00	10 50	10 00	9 50	9 00	4 00	7 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Ciôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Planche, poutre ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
1	Wm. Ellis et Cie..... J. M. Currier, M. P., T. R. Ferguson, M. P.	364,153 00	17,340 00	*	9 00	1 25	†	20 00	1 00	15 00	
6	John Parry et Cie..... Martin C. Upper, Archibald Galbraith.	370,835 00	17,658 81	40 00	15 00	1 00	0 25	10 00	3 00	10 00	
8	F. W. Steeves et Cie..... Frederic Steeves, Wm. H. Steeves.	248,900 00	11,852 38	14 00	6 50	1 00	0 24	8 00	1 00	8 00	
12	Thos. B. Guest..... James W. Guest, Hiram Guest.	455,200 00	21,676 19	40 00	12 00	1 30	0 28	30 00	4 50	16 00	
15	J. W. Guest..... James Moore, Andrew Nichol.	399,000 00	19,000 00	25 00	11 00	1 00	0 24	25 00	4 00	16 00	
16	Sherwood, Campbell et Wood. Turner Koyl, Richard F. Steele.	498,650 00	23,632 60	‡	10 00	1 15	0 27	30 00	3 00	25 00	
19	Strickland et O'Brien..... James Burnskill, John Kirby.	353,850 00	15,421 00	60 00	5 50	0 80	0 22	20 00	3 00	17 00	
23	A. Sanborn..... Moses Lebourveau, Lockhart Hall.	364,350 00	17,350 00	16 50	4 00	1 00	0 15				
27	C. A. Bailey..... H. H. French, J. L. French.	302,400 00	14,400 00	16 00	3 90	0 90	0 14	6 00	1 00	9 00	
35	W. H. Mitchell..... Donald McKellar, D. M. Thompson.	388,500 00	18,500 00	35 00	11 00	1 10	0 26	24 00	1 40	13 00	
38	Payette et Wright..... E. E. Shelton, W. Cross.	405,300 00	19,300 00	38 00	10 00	1 30	0 30	8 00	1 50	10 00	
41	John J. McDonald et Cie.... John McKeoun, Thos. Thomson.	396,900 00	18,900 00	45 00	10 00	1 25	0 28	12 00	3 00	16 00	
44	A. Brooks et Cie..... David Hilliard, A. S. Brown.	535,000 00	25,500 00	40 00	12 00	1 25	0 35	40 00	2 00	15 00	
48	Chas. C. Gregory..... E. R. Burpee, A. Brooks.	441,000 00	21,000 00	22 00	10 00	1 25	34	30 00	1 50	12 00	

\* \$18, \$25, et \$100 respectivement. † 20 à 40 centins selon le charroi.  
‡ Déblai, \$24; abattage et déracinement, \$100.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No 6.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois équarr, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev, boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
15 00	6 00	9 00	12 00	12 00	35 00	12	0 12	4 00	11 00	10 00	10 00	9 00	7 00	8 00
12 00	10 00	12 50	15 00	18 00	20 00	06	0 12	3 00	8 00	7 00	7 00	6 00	4 00	5 00
11 00	3 00	4 00	5 00	6 00	7 00	04½	0 08	2 00	10 00	8 00	7 50	5 00	4 00	2 00
20 00	9 00	13 00	16 00	18 00	15 00	04	0 09	3 00	14 00	13 00	9 00	8 00	4 00	8 00
20 00	8 00	12 00	15 00	18 00	60 00	04	0 09	2 50	13 00	12 00	8 00	7 00	4 00	7 00
60 00	8 00	15 00	20 00	25 00	25 00	08	0 14	4 00	16 00	15 00	10 00	9 00	8 00	5 00
23 00	10 00	13 00	16 00	17 50	25 00	05½	0 11	2 25	13 50	11 50	7 00	6 00	3 00	5 00
						4	0 05		6 00		4 00			
									6 50		5 00			
27 00	10 00	11 00	12 00	15 00	33 00	11	0 13	4 00	12 50	11 50	8 00	7 00	5 50	4 00
12 00	10 00	13 00	18 00	25 00	20 00	08	0 10	4 00	12 00	11 00	9 00	8 00	5 00	3 00
32 00	13 00	16 00	18 00	28 00	35 00	09	0 12	7 00	13 00	12 00	10 50	10 00	6 00	5 00
25 00	6 00	9 00	12 00	20 00	40 00	08	12	5 00	15 00	13 00	12 00	10 00	8 00	4 00
30 00	5 00	7 00	12 00	15 00	35 00	05	0 08	2 50	15 00	14 00	7 00	6 50	5 50	2 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																	
				Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (v.p.-rep) par v. c.	Planches, brèche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.								
50	John Wardrop..... T. Webster, John Donnelly.	\$ 428,900 00	\$ 20,423 00	\$ 50 00	\$ 9 00	\$ 1 25	\$ 0 29	\$ 25 00	\$ 4 00	\$ 18 00											
52	Alex. McDonell et Cie..... D. Tisdale, J. E. O'Reilly.	\$ 406,350 00	\$ 19,350 00	\$ 60 00	\$ 10 50	\$ 1 25	\$ 0 28	\$ 13 00	\$ 2 50	\$ 17 00											
56	Ryan, Cuwillier et Cie..... John Donnelly, Wm. McNaughton.	\$ 454,000 00	\$ 21,619 00	\$ 60 00	\$ 10 00	\$ 1 35	\$ 0 29	\$ 30 00	\$ 4 50	\$ 19 00											
59	W. J. Johnstone..... L'Hon. A. B. Foster, L'Hon. J. J. C. Abbott.	\$ 446,250 00	\$ 21,250 00	\$ 30 00	\$ 8 00	\$ 1 20	\$ 0 30	\$ 30 00	\$ 3 50	\$ 10 00											
62	Cooke et Dickson ..... H. Abbott, J. B. Rivers.	\$ 304,500 00	\$ 14,500 00	\$ 100 00	\$ 8 00	\$ 1 25	\$ 0 25	\$ 30 00	\$ 4 00	\$ 15 00											
66	Elliott, Grant et Whitehead.. James Weyms, W. H. Scott, W. W. Fanen.	\$ 325,500 00	\$ 15,500 00	\$ 160 00	\$ 11 00	\$ 1 25	\$ 0 30	\$ 25 00	\$ 3 00	\$ 17 00											
67	John McLachlan, et } S. Parker Tuck, Geo. Fleming, Z. Adams.	\$ 336,526 00	\$ 16,025 00	\$ 132 00	\$ 6 66	\$ 1 50	\$ 0 33	\$ 5 50	\$ 1 00	\$ 15 00											
72	John A. Cameron..... N. J. McGillivray, C. C. Snowdon.	\$ 572,300 00	\$ 27,252 38	\$ 40 00	\$ 10 50	\$ 1 00	\$ 0 30	\$ 20 00	\$ 3 00	\$ 8 00											
74	Stacey, Yorston et Cie..... Wm. Stuart, Robt. Webster.	\$ 506,550 00	\$ 24,121 00	\$ 60 00	\$ 11 00	\$ 1 30	\$ 0 30	\$ 11 00	\$ 1 50	\$ 16 00											
78	Terence McGovern et Cie..... A. Knight, J. H. Pope.	\$ 443,500 00	\$ 20,900 00	\$ 50 00	\$ 9 50	\$ 1 30	\$ 0 29	\$ 30 00	\$ 5 00	\$ 15 00											
79	Angus L. Sinclair..... Alex. Sinclair, John McKay.	\$ 237,300 00	\$ 11,300 00	\$ 24 00	\$ 6 00	\$ 0 75	\$ 0 20	\$ 7 00	\$ 0 60	\$ 16 00											
82	Otty, McKenzie et Cie..... L'Hon. Edward Williston, L'Hon. B. Botsford, James Robertson.	\$ 312,992 00	\$ 14,904 38	\$ 25 00	\$ 4 00	\$ 1 00	\$ 0 25½	\$ 11 30	\$ 0 90	\$ 10 00											
88	H. H. Bailey..... Caleb Jordan, Joseph Aubry.	\$ 270,165 00	\$ 12,865 00	\$ 15 00	\$ 3 60	\$ 0 80	\$ 0 12½	\$ 5 00	\$ 1 00	\$ 8 00											
89	Jas. A. Grant et Cie..... T. A. De Wolfe et Fils. David Starr et Fils.	\$ 317,100 00	\$ 15,100 00	\$ 60 00	\$ 9 00	\$ 1 05	\$ 0 26	\$ 10 50	\$ 2 60	\$ 9 00											

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 6.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarré, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ 25 00	\$ 13 00	\$ 15 00	\$ 20 00	\$ 28 00	\$ 50 00	cts. 12	\$ 0 15	\$ 4 00	\$ 15 00	\$ 14 00	\$ 11 00	\$ 10 00	\$ 6 00	\$ 6 00
34 00	14 00	16 00	18 00	26 00	30 00	11	0 13	6 00	13 00	12 00	10 50	9 50	6 00	4 50
24 00	14 00	16 00	21 00	27 00	55 00	13	0 15	4 50	16 00	14 00	11 50	9 50	5 50	6 00
18 00	8 00	14 00	16 00	22 00	50 00	04	0 07	3 00	16 00	14 00	10 00	8 00	5 00	3 50
20 00	4 00	6 00	10 00	15 00	30 00	08	0 12½	4 00	12 00	10 00	8 00	7 00	5 00	4 00
40 00	12 00	14 00	18 00	20 00	40 00	07	0 12	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	9 00	8 00
30 00	10 00	12 50	15 00	12 50	30 00	03½	0 12½	1 50	18 00	17 50	10 00	9 00	7 00	4 00
12 00	12 50	15 00	18 00	20 00	40 00	06	0 12	4 50	14 00	12 00	12 50	10 00	7 00	3 00
48 00	5 00	7 00	12 00	26 00	26 00	05	0 10	4 50	16 00	14 50	12 00	11 00	10 00	4 00
20 00	6 00	9 00	12 00	25 00	40 00	10	0 15	5 00	15 00	13 00	12 00	10 00	6 00	5 50
24 00	2 60	3 40	9 70	20 00	17 00	07	0 11	3 50	8 00	7 00	7 50	7 00	6 50	4 50
17 00	4 00	6 00	12 00	12 50	20 00	03	0 05	3 50	10 50	10 00	8 00	7 25	7 00	1 50
.....	.....	.....	.....	.....	.....	04	0 05	.....	6 00	.....	4 00	.....	.....	.....
18 00	12 00	9 00	14 00	16 00	0 30	06	0 09	2 50	14 00	9 00	8 50	6 50	4 50	2 25

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																		
				Déblai, etc., par acre.	Cloûres, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.												
93	James Abel..... Wm. Cheasley, Martin Fox.	277,600 00	15,600 00	25 00	6 00	1 25	0 25	4 50	1 00	20 00												
98	R. J. Mitchell et Cie..... David Starr et Fils, DeWolf et Fils.	399,000 00	15,000 00	32 00	9 00	1 00	0 30	12 00	3 50	7 00												
99	Martin Murphy et Cie..... J. DeWolf et Fils. J. D. Nash.	336,000 00	16,000 00	35 00	10 00	1 00	0 29	12 00	3 50	8 00												
101	Wm. Buchanan..... Chas. Burpee, M. P., R. T. Babbitt, M. P. P.	360,000 00	15,000 00	90 00	18 00	1 25	0 25	4 80	3 00	12 00												
—	Collingwood, Schreiber et Cie. Black Frères et Cie., John McDonald.	473,844 00	22,564 00	*	9 00	1 25	0 27	13 00	2 50	13 00												
107	J. B. Dussault, Frère et Cie. Propriété évaluée à \$2,000.	848,843 00	40,421 05	30 00	10 00	0 60	0 60	1 50	1 50	1 50												
110	Simon Peters..... Chas. Samson, John O'Leary,	388,731 00	18,511 00	100 00	14 00	1 40	0 32	50 00	1 50	10 00												
111	H. Bulmer, F. David et } M. Lawent. Louis Boyer, Edward Maxwell.	409,500 00	19,500 00	100 00	10 00	1 50	0 30	30 00	5 00	14 00												
—	Wm. Stubbs..... John Poupore, E. McGillivray, J. R. O'Connor.	445,600 00	21,220 00	65 00	8 00	1 25	0 25	50 00	1 00	*15 00												
115	Horatis Jell et } Edward Tuck, C. J. Ladd, Edward Handy.	375,900 00	17,900 00	30 00	10 00	1 15	0 26	23 00	1 50	12 00												
119	Thomas Fahey et Cie..... George Coté, Patrick Fahey,	325,500 00	15,500 00	45 00	11 00	0 95	0 29	21 00	3 00	11 00												
120	P. G. Brophy et Cie..... Jas. Goodwin, Geo. Goodwin.	357,000 00	17,000 00	67 00	12 00	1 25	0 30	18 60	2 00	14 75												
122	Jos. Rosa, et } Alexander Fraser, Jas. Ritchie, Wm. Hamilton.	252,000 00	12,000 00	10 00	9 00	1 00	0 28	25 00	1 00	13 00												
126	Townsend, Walker et Cie... David G. Dickson, Wm. Hickman.	381,801 00	18,181 00	60 00	8 00	1 25	0 25½	14 10	0 80	15 00												

\* \$18; \$34, et \$80.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 6.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de fer, classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de terre classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ 20 00	\$ 12 00	\$ 15 00	\$ 20 00	\$ 22 00	\$ 100 00	cts. 15	\$ 0 20	\$ 1 00	\$ 4 75	\$ 4 00	\$ 3 00	\$ 2 75	\$ 1 50	\$ 1 50
25 00	6 00	7 00	9 00	9 50	80 00	05½	0 11	40 50	11 00	10 50	9 00	8 00	6 00	.....
25 00	4 00	6 00	8 00	9 00	100 00	04½	0 10	4 25	10 50	9 50	9 00	8 50	4 75	5 00
18 00	15 00	18 00	20 00	30 00	100 00	06	0 09	1 25	15 00	14 00	12 00	10 00	7 00	7 00
15 00	7 00	8 00	9 00	15 00	30 00	06	0 12½	4 50	14 25	12 75	8 50	7 50	6 50	4 00
2 00	25 00	25 00	25 00	25 00	30 00	08	0 12½	4 00	30 00	30 00	25 00	25 00	25 00	30 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	07	0 10	4 50	15 00	13 50	8 00	6 50	5 00	6 00
15 00	12 00	14 00	18 00	30 00	35 00	06	0 12	5 00	15 00	13 00	12 00	10 00	8 00	10 00
*18 00	*10 00	*12 00	*15 00	*15 00	25 00	10	0 15	2 00	13 50	12 50	9 50	8 75	5 00	5 75
25 00	9 00	10 00	12 00	14 00	30 00	08	0 12	3 75	12 00	11 50	7 50	6 50	5 50	3 50
13 00	9 00	10 00	12 00	18 00	42 00	03	0 10	4 00	11 50	10 50	10 00	9 00	4 00	8 00
17 95	6 80	10 00	17 40	26 00	1 00	07½	0 13	6 25	13 25	12 00	8 60	7 25	3 50	4 40
20 00	8 00	12 00	10 00	20 00	25 00	06	0 10	4 00	15 00	13 00	8 00	7 00	6 00	5 50
17 00	4 50	7 00	13 50	20 00	21 00	04	0 10	3 50	14 25	13 25	10 00	9 00	7 00	7 00

\* Sur le sol mais non sur place.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																	
				Déblai, par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le so, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Planché, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M.P.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.							
127	H. B. Leather..... Donald Fraser, James Fraser.	480,400 00	22,876 00	50 00	10 00	1 00	29 00	9 00	4 00	10 00											
129	James McDonald et Cie..... John R. Carmichael, Daniel Chisholm.	304,500 00	14,500 00	47 00	10 50	1 18	0 30	12 00	3 00	8 00											
132	Wm. Buchanan..... C. Burpee, M. P., R. T. Babitt, M. P. P.	375,500 00	15,500 00	90 00	18 00	1 25	0 25	4 80	3 00	12 00											
134	Frankford, Davis et Cie..... Thos. A. S. DeWolfe et Fils, David Starr et Fils, Shaw et Murphy.	392,700 00	18,700 00	90 00	9 00	0 95	0 25	10 50	3 00	9 00											
136	Henry Walford et Cie.....	524,834 00	24,992 00	176 00	10 00	1 25	0 30	12 00	3 25	8 50											
140	Duncan McDonald..... Morland, Watson et Cie.	500,000 00	23,170 00	30 00	10 00	1 00	0 30	30 00	1 00	15 00											
144	Ranald Macdonell et John Purcell, } Donald McMillan, Patrick Purcell.	498,940 00	23,759 00	75 00	10 50	1 00	0 26	25 00	1 50	25 00											
147	Berlinguet et Huot..... W. W. Scott, N. Germain.	241,806 00	11,514 00	40 00	7 00	0 75	0 30	2 50	1 50	10 00											
149	Wm. Toole..... Robert Hamilton, W. H. Scott.	408,200 00	19,438 09	20 00	5 55	0 90	0 24	6 95	2 00	12 00											
152	Robert James Reekie..... Peter Redpath, Geo. A. Drummond.	410,000 00	19,524 00	60 00	8 00	1 20	0 30	35 00	1 75	15 00											
154	Charles Touchette ..... Chas. Touchette, Edouard Boudreau.	21,000 00	8 00	16 00	1 00	0 15	2 00	6 00	10 00												
	John O'Donnell..... Miles Murphy, Francis Suscise.	449,287 00	21,347 00	65 00	7 50	1 00	25 00	21 00	1 00	15 00											
159	R. H. McGreevy et Cie..... John Heney, M. Kavanagh.	344,166 00	16,388 86	40 00	10 00	1 00	0 27	20 00	4 00	10 00											
163	John Fowler..... W. J. Fowler, Samuel Fowler.	452,800 00	21,562 00	40 00	6 00	1 50	0 30	10 00	4 00	20 00											

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 6.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M.P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois équarré, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev. boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
20 00	3 00	4 50	6 00	8 00	20 00	06	0 07	5 00	12 00	11 00	10 50	9 50	7 00	4 50
12 00	3 00	5 00	8 00	12 00	14 00	08	0 12½	5 00	15 00	14 00	12 50	11 50	7 50	3 50
18 00	15 00	18 00	20 00	30 00	100 00	06	0 09	5 00	15 00	14 00	12 00	10 00	7 00	7 00
18 00	12 00	9 00	15 00	16 00	35 00	06	0 10	3 00	14 00	10 00	9 00	8 00	6 00	2 50
15 00	12 00	13 00	14 00	17 00	20 00	08½	0 10	3 50	15 00	13 50	11 00	10 00	9 00	4 00
20 00	17 50	22 00	26 00	40 00	45 00	08	0 10	4 00	15 00	13 50	12 00	8 25	6 25	10 00
40 00	0 12	0 15	0 25	0 40	0 50	10	0 15	7 00	15 00	14 00	13 00	12 00	0	7 00
15 00	6 00	9 00	12 00	13 00	8 00	04	0 05	2 25	5 00	4 50	4 00	3 50	3 00	3 00
15 00	3 00	4 50	8 00	40 00	.....	08	0 10	5 00	.....	.....	7 50	4 00	2 00	.....
20 00	15 00	20 00	25 00	40 00	40 00	06	0 10	5 00	13 00	12 00	10 00	8 00	6 00	10 00
6 00	25 00	30 00	30 00	24 00	20 00	04	0 08	10 10	12 00	9 00	11 00	9 00	8 00	7 00
22 00	22 00	26 00	40 00	40 00	42 50	08	0 10	4 00	14 00	13 00	12 00	11 00	10 00	10 00
12 00	10 00	12 00	15 00	20 00	40 00	04	0 12½	5 00	12 00	10 50	11 00	9 50	5 00	7 00
20 00	5 00	7 00	10 00	20 00	20 00	10	0 12	4 00	10 50	9 50	8 50	7 50	5 00	4 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Ciôtures, par 100 piers linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoûts, par 100 piers linéaires.	Trav. en pierre perd. ( <i>rip-rap</i> ) par v. c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 piers, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
166	A. W. Schwirger et } Geo. Randall, S. H. Randall, Henry Knell.	633,150 00	30,150 00	40 00	9 00	1 25	0 31	10 00	3 00	12 00	
168	G. P. Carr et Cie..... Geo. Sanderson, F. W. Stayner.	309,999 90	14,761 90	30 00	5 00	1 00	0 20	5 00	3 00	10 00	
170	Manning et Ginty..... J. Merrick et Frères., Jas. E. Smith.	339,000 00	16,143 00	90 00	1 25	1 12½	0 25	20 00	2 00	10 00	
173	John Damp..... John Davis, Joseph McCausland.	477,400 00	22,733 33	80 00	15 00	0 50	0 25	12 00	4 00	16 00	
177	Joseph B. Moore..... G. L. Marler, Samuel R. Evans.	489,428 73	23,306 13	32 00	8 40	1 30	0 27	13 50	2 50	15 00	
180	F. X. Thompson..... George Couture, Louis Carrier.	315,000 00	15,000 00	60 00	10 00	1 25	0 30	35 00	1 60	16 00	
181	Antoine Pampalon..... George Couture, Louis Carrier.	262,500 00	12,500 00	55 00	10 00	1 10	0 25	40 00	1 25	10 00	
186	E. Demers..... Geo. Couture, Louis Carrier.	287,700 00	13,700 00	60 00	10 00	1 15	0 27	45 00	1 50	12 00	
188	P. Dumontier..... Geo. Couture, Louis Carrier.	273,000 00	13,000 00	55 00	9 00	1 15	0 26	45 00	1 40	16 00	
190	Jacques Jobin..... Geo. Couture, Louis Carrier.	241,500 00	11,500 00	60 00	9 00	1 15	0 25	35 00	1 25	10 00	
195	Louis Cloutier..... Geo. Couture, Louis Carrier.	327,600 00	15,600 00	65 00	10 50	1 25	0 28	47 00	1 50	12 00	
197	P. Thompson..... Geo. Couture, Louis Carrier.	301,854 00	14,374 00	60 00	10 00	1 25	0 28	35 00	1 50	15 00	
201	Magloire Maranda..... Geo. Couture, Louis Carrier.	344,400 00	16,400 00	70 00	11 00	1 30	0 30	60 00	1 60	12 00	

DE FER INTERCOLONIAL.

No 6.—*Suite.*

DES PRIX.

Pin, par 1000 piers, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Boiséquari, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Plois de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
14 00	7 00	10 00	15 00	28 00	50 00	05	0 12	6 00	15 00	14 00	11 00	10 00	6 00	4 00
9 00	8 00	9 00	11 00	12 00	19 00	05	0 08	6 00	8 00	7 00	6 00	5 00	3 00	4 00
24 00	10 00	12 00	14 00	16 00	35 00	06	0 12½	3 00	10 00	9 00	8 00	7 00	5 00	2 00
16 00	8 00	10 00	12 00	14 00	35 00	10	0 15	4 00	12 00	8 00	9 00	8 00	4 00	12 00
20 00	7 50	8 50	10 00	18 00	40 00	06	0 12½	4 00	15 25	13 50	9 75	8 00	6 50	4 00
21 00	11 00	13 00	16 00	20 00	55 00	06½	0 12	4 00	12 50	10 75	7 50	5 75	4 50	4 50
20 00	7 50	11 50	14 00	18 00	50 00	06	0 11½	3 75	11 50	9 75	7 00	5 75	6 00	5 50
22 00	8 00	12 00	16 00	20 00	60 00	07	0 12	4 50	13 00	11 00	8 00	6 50	4 75	5 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	06	0 11	4 50	12 50	10 75	8 00	6 50	5 00	6 00
20 00	7 00	11 00	15 00	18 00	45 00	05½	0 11	4 00	11 00	9 50	7 00	5 75	5 00	4 50
22 00	9 00	12 00	16 00	20 00	60 00	07	0 12½	4 75	11 75	10 50	8 25	6 75	6 00	6 00
20 00	12 00	14 00	18 00	20 00	50 00	06	0 12	4 00	12 50	10 75	7 50	6 25	4 50	4 50
22 00	9 00	12 00	15 00	20 00	70 00	07	0 12½	5 00	13 00	11 00	9 00	7 50	6 00	6 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN

SECTION

No.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																
				Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verges cube.	Excavation dans le sol, par verges cube.	Égoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierr. perd. (rip-rip) par v.c.	Planch. pèche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	\$	cts.	\$	cts.						
202	Ralph Jones..... F. Shanly, Dr. W. H. Brouse.	410,500 00	19,548 00	*	8 00	0 95	0 24	1 50	1 50	14 00										
207	Walter Kerr..... John Sellick, Hebrón Harris.	574,850 00	27,373 80	45 00	13 00	1 25	0 38	11 00	5 00	12 00										
209	Ware et Cie..... E. W. Sewell, T. H. Oliver.	565,465 00	26,890 00	30 00	8 00	1 25	0 33	20 00	2 50	20 00										
212	Malcolm Cameron..... Geo. E. Desbarats, P. G. Bucke.	301,000 00	14,344 23	25 00	13 00	1 25	0 25	13 00	2 00	12 50										
215	Geo. H. Perry..... Robert Skead, E. McGillivray.	418,383 00	19,923 00	30 00	25 00	1 25	0 25	3 00	2 00	18 00										
219	Geo. Neilson..... Wm. Sutherland, James Gordon.	527,444 00	24,164 00	32 00	10 00	1 40	0 35	40 00	1 25	20 00										
220	John Worthington..... Samuel Platt, Wm. Bush.	410,970 00	19,570 00	25 00	8 00	1 25	0 25	8 00	3 00	15 00										
224	John Steacy..... Joseph Stewart, C. Fletcher.	484,500 00	23,738 00	60 00	10 00	1 40	0 30	11 00	1 25	15 00										
226	Andrew Elliott et } Wm. Robinson, Geo. Stephen, John Shedden.....	495,600 00	23,600 00	170 00	10 80	1 10	0 31	13 00	3 00	15 00										
230	A. S. Brown..... James Glass, A. Sutherland.	574,550 00	27,359 00	40 00	12 00	1 40	0 38	43 00	2 00	20 00										
232	Aug. Trepanier..... François Gingras, Olivier Mathieu.	373,450 00	17,733 00	20 00	10 00	1 20	0 24	15 00	2 00	10 00										
236	Mich. Pilon et } Et. Dussault et Fils, H. McHugh, James Gibson.	373,800 00	17,800 00	†	6 50	0 90	0 25	30 00	1 50	10 00										
238	Peter Ross et } A. L. McKennie, Thos. W. Daniel, John Boyd.	420,466 80	20,022 23	148 00	8 40	1 25	0 25	6 00	1 50	12 00										

\* \$25 et \$150. † \$10; \$10 et \$20.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 6.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarr. 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotes de pas moins de 12 pou. de diam. enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev. boutons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cube.
\$ 16 00	\$ 1 00	\$ 1 10	\$ 1 25	\$ 1 50	\$ 0 30	cts. 07	\$ 0 10	\$ 5 00	\$ 11 00	\$ 10 00	\$ 8 50	\$ 8 00	\$ 7 00	\$ 1 50
15 00	16 00	19 00	21 00	32 00	30 00	08	0 15	3 00	15 00	14 50	11 00	10 50	7 00	6 00
26 00	6 00	9 00	12 00	20 00	30 00	04	0 15	2 50	15 00	14 50	10 00	9 50	6 00	6 50
17 00	5 00	8 00	14 00	19 00	35 00	04½	0 12½	3 30	11 00	10 00	7 00	6 00	5 00	4 00
24 00	6 00	8 00	12 00	15 00	25 00	06	0 12	5 00	12 00	10 00	7 00	5 50	4 50	3 00
40 00	15 00	20 00	30 00	30 00	50 00	08	0 12	5 00	12 00	11 00	9 00	8 00	7 00	5 00
20 00	9 00	12 00	16 00	25 00	30 00	06	0 10	4 00	10 50	10 00	8 00	7 50	6 50	3 00
47 00	5 00	7 00	10 00	23 00	26 00	05	0 10	4 00	15 00	14 00	12 00	10 50	9 00	3 50
25 00	10 00	12 00	15 00	15 00	20 00	10	0 12	5 00	13 00	13 00	10 00	10 00	8 00	5 00
40 00	15 00	20 00	30 00	30 00	50 00	08	0 12	6 00	13 00	12 50	11 00	10 50	10 00	7 00
18 00	8 00	10 00	12 00	20 00	58 00	06	0 12	5 00	13 50	11 25	8 00	6 50	5 00	5 00
15 00	4 00	5 50	7 00	20 00	40 00	05	0 09	2 30	12 00	11 00	8 50	6 00	4 00	5 50
32 00	10 00	11 00	12 00	15 00	50 00	05	0 09	5 00	15 00	14 00	10 00	9 00	8 00	2 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE																
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., acre.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Plancher, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	\$	cts.	\$	cts.					
240	Andrew Bell..... B. Rosamond, Richd. O'Brien.	493,500 00	23,500 00	25 00	9 00	1 10	0 27½	4 00	1 75	15 00								
244	L. Maclean..... Joseph Archer, Archer et Cie.	438,963 00	20,903 00	32 00	25 00	1 20	0 20	6 00	3 00	10 00								
245	J. et G. Jackson..... Thos. W. Walsh, R. T. Livingstone.	413,700 00	19,700 00	150 00	10 00	1 25	0 30	15 00	3 00	18 00								
248	Edward Haycock..... J. W. Ritchie, R. H. Haycock.	321,055 00	15,288 00	50 00	7 00	1 25	0 26	11 00	2 00	15 00								

SECTION

2	Wm. Ellis et Cie..... J. M. Currier, M. P., T. K. Ferguson, M. P.	528,321 00	20,000 00	*	9 00	1 25	†	20 00	1 00	15 00								
4	Thos. Lowe, et Ira Hanson, } Thos. Lowe, Ira Hanson.	358,248 00	14,927 00	30 00	8 00	0 65	0 13	9 45	0 25	7 20								
7	John Parry et Cie..... Martin C. Upper, Archibald Galbraith.	506,345 00	20,880 00	40 00	15 00	1 00	0 25	10 00	3 00	10 00								
10	Thos. B. Guest..... James W. Guest, Hiram Guest.	649,300 00	27,054 16	50 00	12 00	1 30	0 28	30 00	5 00	16 00								
13	J. W. Guest..... J. Moore, A. Nichol.	624,000 00	26,000 00	60 00	12 00	1 25	0 26	30 00	5 00	16 00								
18	Sherwood, Campbell et Wood. Turner Koyl, Richard F. Steele.	709,450 00	29,316 11	†	10 00	1 20	0 23	30 00	3 00	25 00								
20	H. J. Sutton et Cie..... John Squires, Wm. Thirkill.	413,955 00	17,243 12	30 00	4 50	0 75	0 20	12 00	2 00	18 00								
24	A. Sanborn..... Moses Lebourveau, L. Hall.	432,000 00	18,000 00	13 00	4 00	1 00	0 15											

\* \$18, \$25, et \$100 respectivement. † De 20 à 40 cts., suivant la distance où l'on transporte le déblai.  
‡ Déblai, \$24; abattage et déracinement, \$100.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No 6.—Suite.

DES PRIX.

P.in, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilotes de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
23 00	8 00	12 00	17 00	20 00	27 00	06	0 10	4 00	16 50	15 00	11 00	9 00	5 00	2 25
16 00	7 00	10 50	14 00	15 00	40 00	05	0 10	3 50	15 00	12 00	14 00	12 00	4 00	13 00
25 00	10 00	12 00	17 00	25 00	35 00	05	0 10	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	6 00	7 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	30 00	06	0 10	4 80	12 00	11 50	8 00	7 50	6 00	6 00

No. 7.

15 00	6 00	9 00	12 00	12 00	35 00	12	0 12	4 00	10 00	9 00	9 00	8 00	7 00	.....
12 00	4 00	4 00	12 00	12 00	* 0 30	06	0 08	6 00	11 00	10 00	8 00	6 00	4 00	1 50
12 00	10 00	12 50	15 00	18 00	20 00	06	0 12	3 00	8 00	7 00	7 00	6 00	4 00	5 00
20 00	9 00	13 00	16 00	18 00	65 00	04	0 09	3 00	15 00	14 00	10 00	9 00	5 00	8 00
29 00	9 00	12 00	16 00	18 00	60 00	04	0 09	3 00	14 00	13 00	9 00	8 00	5 00	8 00
60 00	8 00	15 00	20 00	25 00	25 00	08	0 14	4 00	16 00	15 00	10 00	9 00	8 00	7 50
22 00	9 00	12 00	15 50	16 00	20 00	05	0 10	1 75	12 00	10 00	6 00	5 00	3 00	3 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	04	0 05	.....	6 00	.....	4 00	.....	.....	.....

\* Par pied. † Tunnel dans le roc, \$5 par verge cube.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE						
				Déblai, par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Escûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Planché, pèche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ e.	\$ cts.
26	C. A. Bailey..... W. H. French, J. L. French.	396,000 00	16,500 00	16 00	3 00	0 90	0 14	6 00	1 00	.....
28	R. J. Mitchell (pour lui et Cie.) MM. De Wolf et Fils, MM. D. Starr et Fils.	475,200 00	19,800 00	30 00	10 00	0 95	0 27	10 00	4 00	8 00
30	Alexr. McBean et Cie..... Dr. McIntosh, Donald Fraser.	624,000 00	26,000 00	75 00	8 00	1 25	0 30	35 00	1 50	17 00
34	W. E. Macdonald, Donald Robertson, } W. H. Mitchell, Donald McKellar, D. M. Thompson.	570,004 00	23,750 00	35 00	10 00	1 30	0 26	23 00	1 50	14 00
37	Payette et Wright..... E. E. Shelton, W. Cross.	562,800 00	23,400 00	38 00	10 00	1 25	0 26	10 00	1 50	10 00
42	John J. McDonald et Cie..... John McKeown, Thos. Thomson.	525,600 00	21,900 00	50 00	9 00	1 25	0 30	13 00	2 50	15 00
45	A. Brooks et Cie..... David Hilliard, A. S. Brown.	584,000 00	24,000 00	40 00	12 00	1 00	30 00	40 00	2 00	15 00
46	Chas. C. Gregory..... E. R. Burpee, A. Brooks.	570,000 00	23,500 00	25 00	7 00	1 40	0 30	20 00	1 00	12 00
51	John Ryan, et John Wardrop, } Thos. Webster, John Donnelly.	702,650 00	29,277 00	50 00	9 00	1 20	0 30	24 00	4 00	18 00
54	Alexr. McDonell et Cie..... David Tisdale, J. E. O'Reilley.	544,800 00	22,700 00	60 00	10 00	1 25	0 30	15 00	2 75	17 00
55	Ryan, Cuivillier et Cie..... John Donnelly, Wm. McNaughton.	726,650 00	30,276 00	55 00	9 00	1 20	0 31	25 00	4 50	17 00
60	W. J. Johnstone..... L'hon. A. B. Foster, L'hon. J. J. C. Abbott, W. Johnstone.	744,000 00	31,000 00	30 00	8 00	1 25	0 30	30 00	3 50	10 00
61	J. Cooke et Dickson..... H. Abbott, J. B. Rivers.	570,000 00	23,750 00	100 00	8 00	1 40	0 25	30 00	4 00	15 00

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 7.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoués et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
22 00	4 50	6 00	7 00	10 00	75 00	05	0 10	4 50	10 00	9 50	9 00	8 50	6 00	5 00
20 00	17 50	22 00	27 00	45 00	45 00	08	0 10	5 00	14 00	13 00	10 00	8 00	6 00	7 00
24 00	10 00	12 00	13 00	15 00	32 00	10	0 12	4 00	12 00	11 00	7 00	6 00	5 00	4 00
12 00	10 00	13 00	18 00	25 00	20 00	08	0 10	4 00	12 00	11 00	9 00	8 00	5 00	3 00
38 00	13 00	16 00	19 00	30 00	30 00	10	0 13	7 00	13 00	12 50	11 50	11 00	6 00	5 00
25 00	6 00	9 00	12 00	20 00	40 00	08	0 12	5 00	15 00	13 00	12 00	10 00	8 00	4 00
35 00	3 00	6 00	12 00	15 00	35 00	04	0 08	2 25	14 00	13 00	8 00	7 50	7 00	2 00
25 00	13 00	15 00	20 00	28 00	50 00	12	0 15	4 00	15 00	14 00	11 00	10 00	6 00	6 00
38 00	14 00	17 00	19 00	30 00	30 00	09	0 12	6 00	12 50	11 50	11 00	10 25	5 00	5 50
24 00	12 50	14 00	18 00	25 00	45 00	13	0 16	5 00	16 00	14 00	10 50	9 50	5 50	5 50
18 00	8 00	14 00	16 00	22 00	50 00	04	0 08	3 00	16 00	14 00	10 00	8 00	5 00	5 50
20 00	4 00	6 00	10 00	15 00	30 00	10	0 15	5 00	15 00	12 00	10 00	8 00	6 00	4 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
65	<i>Elliott, Grant et Whitehead.</i> James Weynas, W. H. Scott.	612,000 00	25,500 00	160 00	11 00	1 25	0 30	25 00	3 00	17 00	
68	<i>John McLachlan et</i> <i>J. Parker Tuck,</i> Robt. J. Leonard, Thos. M. Reed.	490,145 00	19,605 00	132 00	6 66	1 50	0 34	5 50	1 00	15 00	
70	<i>John A. Cameron</i> ..... N. J. McGillivray, C. C. Saunders.	817,845 00	34,076 87½	40 00	10 50	1 00	0 30	20 00	3 00	8 00	
75	<i>Stacey, Yorston et Cie</i> ..... E. R. Burpee, Robert Webster.	636,000 00	26,500 00	200 00	9 50	1 25	0 28	12 00	1 50	12 00	
77	<i>Terence McGovern et Cie</i> ..... Albert Knight, J. H. Pope.	738,650 00	30,750 00	50 00	9 00	1 15	0 30	30 00	5 00	15 00	
80	<i>Angus S. Sinclair</i> ..... Alex. Sinclair, John McKay.	504,000 00	21,000 00	20 00	6 00	0 75	0 25	9 00	0 75	20 00	
83	<i>Otty, McKensie et Cie</i> ..... L'hon. Edward Williston, L'hon. Bliss Botsford, James Robertson.	544,531 00	22,639 00	25 00	4 10	1 10	0 27	11 30	0 90	10 00	
84	<i>Wm. Stewart et Cie</i> ..... Wm. Fraser, L. J. Croll.	667,655 00	27,532 00	20 00	6 80	1 28	0 31	13 50	2 00	12 00	
85	<i>Geo. Reading et</i> <i>H. B. Prince,</i> MM. Black Bros. et Cie.	525,000 00	21,875 00	15 00	13 00	1 05	0 23½	13 00	6 00	12 00	
87	<i>H. H. Bailey</i> ..... Caleb Jordan, Joseph Aubry.	333,360 00	13,890 00	15 00	3 60	0 80	0 12½	5 00	1 00	.....	
90	<i>James A. Grant et Cie</i> ..... J. A. S. DeWolf et Fils, David Starr et Fils.	.....	21,200 00	80 00	10 50	1 10	0 28	11 00	2 60	9 00	
91	<i>Sumner et Somers</i> ..... Fraser, Parish et Cie., A. Smith.	477,096 00	19,879 00	100 00	9 00	0 97	0 25	15 00	2 00	12 00	
96	<i>McDonald et Cie</i> ..... Jeffrey McCole, Angus Chisholm.	480,800 00	17,000 00	40 00	7 00	1 00	0 30	6 00	10 00	6 00	

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 6.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Plotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v.c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
40 00	12 00	14 00	18 00	20 00	40 00	07	0 12	5 60	18 00	15 00	12 00	11 00	9 00	8 00
30 00	10 00	12 50	15 00	12 50	30 00	03½	0 12½	1 50	18 00	17 50	10 00	9 00	7 00	4 00
12 00	12 50	15 00	18 00	20 00	40 00	06	0 12	4 50	14 00	12 00	12 50	10 00	7 00	3 00
46 00	6 00	8 00	10 00	25 00	30 00	05	0 10	3 50	14 00	12 00	12 00	10 00	8 00	3 00
20 00	6 00	9 00	12 00	25 00	40 00	10	0 15	5 00	17 00	15 00	12 00	10 00	6 00	5 50
30 00	2 20	3 00	9 50	20 00	15 00	10	0 15	4 00	12 00	11 00	11 50	10 25	9 00	4 00
17 00	4 00	6 00	12 00	12 50	20 00	03	0 05	3 50	10 55	10 10	9 15	8 00	7 00	1 50
20 00	15 00	18 00	19 00	20 00	30 00	06	0 12½	5 00	10 60	9 00	8 50	8 00	7 00	3 50
30 00	4 00	8 00	10 00	12 00	12 00	05	0 10	2 50	12 00	11 00	9 00	8 00	5 00	6 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	04	0 05	.....	6 00	.....	4 00	.....	.....	.....
12 00	9 00	12 00	14 00	16 00	0 30	06	0 09	2 50	14 00	9 00	8 50	7 00	4 50	2 25
15 00	5 00	7 00	10 00	15 00	20 00	06	0 10	5 00	13 00	12 00	10 00	9 50	7 00	2 00
10 00	2 00	3 50	5 00	6 00	3 00	03½	0 05½	10 00	12 00	11 00	8 00	7 00	5 50	4 00

† Tunnels, par pied linéaire, \$30.

SOUMISSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

LISTE

No.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant		LISTE							
		brut.	par mille.	Déblai, etc., par acre.	Cloûtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoutis, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (v. r. p.) par v. c.	Planche, pèche ou épinette, par 1000 pieds, M.P.	
		\$ cts	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
	<i>Don. Sutherland et Cie</i> .....	519,480 00	21,645 00	35 00	10 25	1 00	0 28	9 50	3 25	8 25	
	<i>S. A. S. DeWolfe et Cie., Keeth, McLean et Cie.</i>										
100	<i>Martin Murphy (pour lui et Cie)</i> .....	496,800 00	20,700 00	33 00	10 00	1 00	0 28	9 00	3 00	8 00	
	<i>J. D. Nash, S. D. Oakes.</i>										
105	<i>Collingwood, Schreiber et Cie.</i>	640,491 00	26,412 00	*	8 50	1 25	0 28	13 00	2 50	13 50	
	<i>Black Bros. et Cie., John A. McDonald.</i>										
108	<i>Simon Peters</i> .....	539,640 00	22,485 00	100 00	14 00	1 40	0 32	50 00	1 50	10 00	
	<i>Chas. Sampson, John O'Leary.</i>										
116	<i>Horatio Jell et Edward Tuck,</i>	588,000 00	24,500 00	40 00	12 00	1 40	0 27	25 00	1 40	12 00	
	<i>Edward Handy, C. J. Ladd,</i>										
118	<i>Thos. Fahey et Cie.</i> .....	467,040 00	19,460 00	38 00	11 00	1 05	0 25	22 00	3 00	11 00	
	<i>Geo. Côté, Patrick Fahey.</i>										
125	<i>Townsend, Walker et Cie.</i> .....	672,762 00	28,032 00	60 00	9 20	1 25	0 25	14 10	0 80	15 00	
	<i>David G. Dickson, Wm. Hickman.</i>										
128	<i>James H. Fraser, et Donald Fraser,</i>	678,000 00	28,250 00	60 00	9 00	1 00	0 32	10 00	3 00	10 00	
	<i>Wm. McKay, M.M. Albro et Weir.</i>										
130	<i>James McDonald et Cie.</i> .....	420,000 00	17,500 00	47 00	10 00	1 18	0 32½	12 50	2 50	8 40	
	<i>John R. Carmichael, Daniel Chisholm.</i>										
131	<i>J. Fraser et McKenzie</i> .....	594,000 00	24,750 00	50 00	8 00	0 95	0 35	12 00	4 00	9 00	
	<i>Wm. McKenzie, Alex. McLeod.</i>										
135	<i>Frankfort, Davis et Cie.</i> .....	564,000 00	23,500 00	95 00	10 00	1 10	0 32	11 00	2 50	10 00	
	<i>Thos. DeWolf et Fils, D. Starr et Fils.</i>										
137	<i>T. Bulmer et Lowther</i> .....	468,000 00	19,500 00	30 00	8 00	0 80	0 24½	14 00	3 00	8 00	
	<i>N. M. Fullerton, Rupert F. Burt.</i>										
138	<i>Henry Peters</i> .....	625,737 42	26,072 47	100 00	12 00	1 25	0 38	12 50	2 50	10 00	
	<i>Wm. Ware, H. H. Fuller.</i>										

\* \$20; 40, et \$100.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 7.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équari, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube,
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
23 00	4 00	5 50	6 75	10 50	65 00	06	0 10	5 00	10 50	9 50	9 25	8 50	5 75	6 00
22 00	4 00	5 00	6 50	10 25	63 00	05	0 12½	5 00	10 50	9 50	9 00	8 50	5 50	5 50
18 00	7 00	8 00	9 00	16 00	30 00	06	0 12½	4 50	14 25	12 75	8 50	7 50	6 50	4 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	07	0 10	4 50	15 00	13 50	8 00	6 50	5 00	6 00
25 00	8 00	11 00	14 00	17 00	35 00	13	0 15	5 00	13 00	12 00	8 00	7 00	6 00	5 00
13 00	9 00	10 00	12 00	18 00	42 00	03	0 10	4 00	11 50	10 50	10 00	9 00	4 00	8 00
17 00	4 50	7 00	13 50	20 00	21 00	04	0 10	3 50	14 25	13 25	10 00	9 00	7 00	7 00
20 00	3 00	4 50	6 00	8 00	20 00	06	0 07	5 00	12 00	11 00	11 00	10 00	8 00	5 00
13 00	5 50	8 50	12 00	13 50	14 00	07	0 12½	3 00	15 00	14 00	12 50	11 00	7 50	3 50
18 00	2 50	3 50	8 00	9 00	18 00	09	0 10	6 00	13 00	12 00	11 00	10 00	9 00	7 00
15 00	8 50	12 50	15 00	16 00	35 00	10	0 10	3 50	13 00	12 00	9 00	8 00	6 00	2 00
20 00	5 50	11 50	19 00	20 00	0 20	05	0 08½	2 00	12 00	11 00	9 00	8 00	6 50	2 50
15 00	4 00	6 00	8 00	12 00	21 00	05	0 10	4 00	13 00	11 50	9 00	7 50	6 50	4 50

SOUMISSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant		LISTE						
		brut.	par mille.	Déblai, etc., par acre.	Cloûtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
139	Ephraim A. Jones..... Joseph Seaton, Robt. B. Seaton.	1,008,000 00	*42,000 00	137 50	26 00	2 00	0 30	27 60	6 25	9 00
142	Duncan Macdonald..... M.M. Morland, Watson et Cie.	700,000 00	29,583 00	30 00	10 00	1 00	0 30	30 00	1 00	15 00
145	Ronald Macdonell et } John Purcell, Donald McMillan, Patriok Purcell.	648,700 00	27,029 00	75 00	10 00	1 00	0 25	25 00	1 50	25 00
146	Berlinguet et Huot..... W. W. Scott, Norbert Germain.	351,875 00	14,661 00	40 00	7 00	0 75	0 30	2 50	1 50	10 00
153	Robert James Reekie..... Peter Redpath, Geo. A. Drummond.	600,600 00	25,060 00	60 00	8 00	1 20	0 30	35 00	1 50	15 00
155	John O'Donnell..... Miles Murphy, Francis Sousise.	604,800 00	25,200 00	60 00	7 50	1 00	25 00	21 00	1 00	15 00
158	Robt. H. McGreevy et Cie... John Heney, M. Kavanagh.	537,600 00	22,400 00	45 00	10 00	1 10	0 27	21 00	4 00	10 00
162	John Fowler..... W. J. Fowler, S. Fowler.	665,500 00	27,729 00	40 00	6 00	1 50	0 30	10 00	4 00	20 00
167	A. W. Schwirger, } Geo. Randall, } S. H. Randall, Henry Knell.	376,000 00	36,400 00	40 00	9 00	1 25	0 31	10 00	3 00	12 00
171	Manning et Ginty..... J. D. Merrick, Jas. E. Smith.	530,000 00	24,165 16	100 00	1 25	1 50	0 25	20 00	2 00	18 00
172	John Damp..... John Davis, Joseph McCausland.	565,480 00	23,561 66	80 00	15 00	0 50	0 25	12 00	4 00	16 00
175	Joseph B. Moore..... G. S. Marlee, Saml. G. E. Evans.	656,516 61	27,072 85	32 00	7 50	1 25	0 28	13 50	2 00	15 00
179	F. X. Thompson..... George Couture, Louis Carrier.	487,200 00	20,300 00	80 00	10 00	1 20	27 00	30 00	1 50	15 00
183	Antoine Pampolin..... George Couture, Louis Carrier.	604,800 00	25,200 00	70 00	11 00	1 30	0 30	55 00	1 75	15 00

\* Ou je l'entreprendrai à raison de trente-neuf mille piastres par mille, (\$39,000, (si l'on me donne jus-  
qu'au 1er juillet, 1872. (Signé.) EPHRAIM A. JONES.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 7.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev. boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
20 00	5 00	8 00	8 75	10 00	62 50	06	0 11	12 75	16 00	13 00	13 00	11 25	8 00	8 00
20 00	17 50	22 00	26 00	40 00	45 00	08	0 10	4 00	15 00	13 50	12 00	8 25	6 25	10 00
40 00	0 12	0 15	0 25	0 40	0 50	10	0 15	7 00	12 00	11 00	11 00	10 00	9 00	7 00
15 00	6 00	9 00	12 00	13 00	8 00	04	0 05	2 50	5 00	4 50	4 00	3 50	3 00	3 00
20 00	15 00	20 00	25 00	40 00	40 00	06	0 10	5 00	13 00	12 00	10 00	8 00	6 00	10 00
20 00	22 00	24 00	26 00	40 00	42 50	08	0 10	4 00	14 00	12 00	10 00	9 00	6 00	10 00
12 00	10 00	13 00	15 00	20 00	40 00	04	0 12	5 00	13 00	12 00	12 00	11 00	5 00	8 00
20 00	5 00	7 00	10 00	20 00	20 00	10	0 12	4 00	10 50	9 50	8 50	7 50	5 00	4 00
14 00	7 00	10 00	15 00	28 00	50 00	05	0 12	6 00	14 00	13 00	9 00	8 00	5 00	4 00
24 00	10 00	12 00	14 00	16 00	35 00	08	0 15	3 00	9 00	7 00	8 00	6 00	5 00	2 00
16 00	8 00	10 00	12 00	14 00	35 00	10	0 15	4 00	12 00	8 00	9 00	8 00	4 00	12 00
20 00	7 50	8 50	10 00	16 00	35 00	06	0 12	4 00	14 50	13 25	9 50	8 00	6 50	4 00
20 00	10 00	12 00	15 00	18 00	50 00	06	0 11	3 75	12 00	10 00	7 00	5 00	4 00	4 00
22 00	10 00	15 00	19 00	24 00	70 00	07	0 13	5 00	13 00	11 25	8 50	6 75	6 00	5 50

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoutis, par 100 pieds linéaires.	Tray en pierre perd. (Pip-rap) par v. c.	Planche, puche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
185	<i>E. Demers</i> ..... Geo. Couture, Louis Carrier.	576,000 00	24,000 00	65 00	11 00	1 20	0 25	45 00	1 50	15 00	
187	<i>P. Dumontier</i> ..... Geo. Couture, Louis Carrier.	468,000 00	19,500 00	50 00	9 00	1 10	0 25	40 00	1 30	9 00	
192	<i>Jacques Jobin</i> ..... Geo. Couture, Louis Carrier.	636,000 00	26,500 00	70 00	10 00	1 25	0 30	50 00	1 50	12 00	
193	<i>Louis Cloutier</i> ..... Geo. Couture, Louis Carrier.	520,000 00	21,700 00	60 00	10 00	1 15	0 25	45 00	1 50	10 00	
196	<i>P. Thompson</i> ..... Geo. Couture, Louis Carrier.	559,200 00	23,300 00	60 00	10 00	1 25	0 28	35 00	1 50	15 00	
199	<i>Magloire Maranda</i> ..... Geo. Couture, Louis Carrier.	540,000 00	22,500 00	55 00	10 00	1 20	0 25	50 00	1 50	10 00	
204	<i>Henry Dunbar, et Cie</i> ..... Henry McLean, Donald Fraser.	478,800 00	19,950 00	22 00	10 25	1 25	0 25	10 50	7 25	9 00	
206	<i>Walter Kerr</i> ..... John Sellick, Hebron Harris.	821,075 00	34,211 46	55 00	12 00	1 30	0 39	10 00	4 00	12 00	
210	<i>Ware et Cie</i> ..... E. H. Sewell, Thos. H. Oliver.	830,334 00	35,200 00	30 00	6 50	1 25	0 35	20 00	2 50	22 00	
213	<i>Malcolm Cameron</i> ..... Geo. E. Desbarats, P. G. Buck.	48,950 42	20,392 50	25 00	13 00	1 25	0 25	13 00	2 00	12 50	
214	<i>Geo. H. Perry</i> ..... Robert Skead, E. McGillivray.	697,517 00	29,063 00	40 00	25 00	1 25	0 30	3 00	2 00	18 00	
217	<i>George Neilson</i> ..... Wm. Sutherland, James Gordon.	707,000 00	29,500 00	32 00	10 00	1 20	0 28	35 00	1 25	20 00	
222	<i>John Worthington et Cie</i> ..... Samuel Platt, Wm. Bush.	567,840 00	23,660 00	20 00	8 00	1 00	0 25	8 00	3 00	15 00	
223	<i>John Steacy</i> ..... Joseph Stuart, C. Fletcher.	716,856 00	29,369 00	50 00	9 00	1 30	0 28	10 00	1 75	16 00	

DE FER INTERCOLONIAL.  
No 7.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bris aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarré, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
22 00	10 00	15 00	20 00	25 00	65 00	07	0 12½	5 00	12 50	10 75	8 00	6 50	6 00	5 50
18 00	7 50	10 50	15 50	18 00	45 00	05½	0 10½	3 75	11 50	9 75	7 00	5 75	5 00	6 00
22 00	10 00	15 00	20 00	25 00	70 00	07	0 13	5 00	13 50	12 00	9 00	7 75	6 00	5 00
21 00	8 00	12 00	15 00	18 00	60 00	06½	0 12	3 75	11 50	10 00	6 75	5 25	5 00	6 00
20 00	12 00	14 00	18 00	20 00	50 00	06	0 12	4 00	12 50	10 75	7 50	6 25	4 50	4 50
21 00	9 00	12 00	16 00	19 00	60 00	06½	0 12	4 25	11 50	9 75	7 50	6 00	5 00	5 50
16 00	3 75	5 50	7 50	8 00	0 45	10½	0 12½	17 00	18 25	17 50	17 25	16 35	15 75	9 00
17 00	15 00	18 00	20 00	31 00	30 00	08	0 15	3 00	15 00	14 50	12 00	11 00	6 50	6 00
26 00	6 00	9 00	12 00	20 00	30 00	04	0 15	2 50	15 00	14 50	10 00	9 50	6 00	6 50
17 00	5 00	8 00	14 00	19 00	55 00	04½	0 12½	3 50	11 00	10 00	7 00	6 00	5 00	4 00
24 00	6 00	8 00	12 00	15 00	25 00	06	0 12	5 00	12 00	10 00	7 00	5 50	4 50	3 00
40 00	15 00	20 00	30 00	30 00	50 00	08	0 12	5 00	14 00	13 50	10 00	9 00	8 00	5 00
20 00	9 00	12 00	16 00	25 00	30 00	06	0 10	4 00	10 50	10 00	8 00	7 50	6 50	3 00
46 00	4 00	6 00	15 00	25 00	30 00	05	0 10	3 50	15 00	14 00	11 00	10 00	9 50	3 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egoutts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. ( <i>vip-rap</i> ) par v.c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M.P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
228	Andrew Elliott et Wm. Robinson, Geo. Stephen, John Shedden.	679,500 00	28,312 00	*	10 80	1 00	0 31	13 00	3 00	15 00	
229	A. S. Brown..... James Glass, A. Sutherland.	843,420 00	35,142 00	44 00	12 00	1 35	0 35	40 00	2 00	30 00	
234	Aug. Trépanier..... François Gingras, Olivier Mathieu.	533,175 00	22,215 00	20 00	10 00	1 20	0 24	15 00	2 00	10 00	
235	Nich. Petin, et Et. Dussault, Hugh McHugh, Et. Dussault.	597,600 00	24,900 00	20 00	6 50	0 90	0 25	30 00	1 50	10 00	
239	Peter Ross et A. L. McKennie, Thos. W. Daniel, John Boyd.	615,450 00	25,648 75	162 00	9 00	1 25	0 25	6 00	1 50	10 00	
242	L. Maclean..... Joseph Archer, Archer et Cie.	506,088 00	21,087 00	32 00	25 00	1 20	0 20	6 00	3 00	10 00	
246	J. & G. Jackson..... Thos. W. Walsh, R. F. Livingstone.	595,200 00	25,800 00	130 00	10 00	1 25	0 25	15 00	3 00	18 00	
249	Edward Haycock..... J. W. Ritchie, R. H. Haycock.	422,733 00	17,613 00	50 00	7 00	1 25	0 26	11 00	2 00	15 00	
252	A. Hamel et Cie..... J. C. Marcotte, S. O. Brousseau.	483,840 00	20,160 00	40 00	10 00	1 15	0 26	20 00	3 00	9 00	

\* \$10, \$10, et \$20.

DE FER INTERCOLONIAL.  
No. 7.—Fin.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M.P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotes de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev. boulons, lens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 3ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
25 00	10 00	12 00	15 00	15 00	29 00	10	0 12	5 00	13 00	13 00	10 00	10 00	8 00	5 00
40 00	15 00	20 00	30 00	30 00	50 00	08	0 12	6 00	14 00	14 00	12 00	11 50	10 00	.....
18 00	8 00	10 00	12 00	20 00	55 00	08	0 12	5 00	13 50	11 25	8 00	6 50	5 00	5 00
15 00	4 00	5 50	7 00	20 00	40 00	05	0 09	2 30	12 00	11 00	8 50	6 00	4 00	5 50
15 00	10 00	11 00	12 00	15 00	50 00	05	0 09	5 00	14 00	13 00	10 00	9 00	8 00	2 00
16 00	7 00	10 50	14 00	15 00	40 00	05	0 10	3 50	15 00	12 50	14 00	12 00	4 00	13 00
25 00	10 00	12 00	17 00	25 00	35 00	05	0 10	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	6 00	7 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	30 00	06	0 10	4 80	12 00	11 50	8 00	7 50	6 00	6 00
10 00	11 00	12 00	14 00	21 00	35 00	08½	0 12	4 00	12 00	11 00	11 00	10 00	4 00	8 00

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## FORMULE DE SOUMISSION.

## Section No.

Le soussigné, après avoir pris communication des plans et profils de la section No. du chemin de fer Intercolonial, offre par la présente soumission de construire la dite section d'accord avec les plans et profils, ou tous autres plans détaillés qui pourront être fournis, et conformément au devis général et aux stipulations du contrat signés par les commissaires, en date à Ottawa du 1869, et à exécuter le contrat dont la formule se trouve à la suite du devis, obligeant à ne pas réclamer d'*extras* d'aucune espèce que ce soit, pour la somme de piastres centins, c'est-à-dire au prix de piastres centins par mille du chemin de fer.

Et 'oblige à parachever cette section pour la somme ci-haut indiquée, à la satisfaction de l'ingénieur-en-chef et des commissaires, telles sommes devant être en parfait paiement, sans *extras* d'aucune espèce que ce soit, de l'entier achèvement de la section.

Et 'offre et comme cautions pour la fidèle exécution de cette présente soumission.

Nom:  
Adresse.  
Date.

## Témoïn.

Nous ci-dessus nommés, offerts comme sûretés, par le présent convenons d'exécuter tout engagement (bond) ou autre document qui pourra être requis par les commissaires pour la fidèle exécution du contrat annexé au devis, etc., d'après lequel est faite la présente soumission.

Nom.  
Adresse.  
Nom.  
Adresse.

## Témoïn.

Et, avec la présente soumission, fournis de plus, dans le seul but de renseigner les commissaires et de guider l'ingénieur-en-chef dans la préparation de ses estimations constatant les progrès, mais comme ne devant en rien modifier contrat, la liste suivante des prix exigés pour quelques uns des principaux items de construction.

(Copie.)

## CONTRAT, ETC.

## Section No. 1.

CONTRAT passé ce quatrième jour de mars, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-neuf, entre George Worthington et James Worthington, tous deux de Québec Sud, dans la province de Québec, entrepreneurs, ci-après désignés comme les "entrepreneurs," d'une part; et Sa Majesté La Reine Victoria, représentée dans le présent contrat par Aquila Walsh, Ecr., M. P., l'honorable Edward Barron Chandler, Charles John Brydges, Ecr., et William Foster Coffin, Ecr., commissaires nommés sous l'autorité et en vertu d'un Acte du parlement du Canada, passé durant la session tenue dans la trente-unième année du règne de Sa Majesté, sous le titre de "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," et désignés ci-après comme "les commissaires," d'autre part.

Attendu qu'il a été et est, par le dit acte, entr'autres choses décrété et prescrit qu'il sera construit un chemin de fer reliant le port de la Rivière du Loup, dans la province de Québec, à la ligne du chemin de fer partant de la cité d'Halifax, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à ou près la ville de Truro, et que ce chemin de fer sera connu sous le nom de "Chemin de Fer Intercolonial," que ce chemin de fer tombera dans la catégorie des travaux publics appartenant à la Puissance du Canada; que la largeur sera de cinq pieds six pouces, et qu'il sera construit avec les pentes, aux lieux, en la manière, avec les

matériaux et d'après les devis que le gouverneur en conseil croira le mieux convenir aux intérêts généraux de la Puissance ; et de plus, que la construction du dit chemin de fer et son administration, jusqu'à parfait achèvement, seront sous le contrôle de quatre commissaires, avec pouvoirs et devoirs prescrits par le dit acte ; et attendu que les dits Aquila Walsh Edward Barron Chandler, Charles John Brydges et William Foster Coffin, ont été dûment nommés commissaires, et dans l'exécution des devoirs qui leur sont imposés par le dit acte, ont dûment annoncé que des soumissions seraient reçues pour la construction de certaines portions du dit chemin de fer, y compris la portion ci-après décrite et désignée comme "section No. un," et que la soumission des entrepreneurs pour la construction de cette section No. un, en la manière ci-après expliquée, a été acceptée, et que les entrepreneurs sont en conséquence convenus (par et avec la sanction du gouverneur en conseil, tel que prescrit par l'acte), avec les commissaires de construire et compléter la dite section No. un, du dit chemin de fer, et de fournir tous les matériaux convenables et requis aux termes et suivant les conditions, stipulations et conventions ci-après contenues.

A CES CAUSES, le présent contrat fait foi que pour la somme de cent quatre-vingt-neuf mille sept cents piastres, monnaie légale du Canada, payée aux entrepreneurs, leurs hoirs, exécuteurs, administrateurs et ayant-cause, par Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, en la manière ci-après indiquée, les dits entrepreneurs conviennent et s'engagent, tous et chacun d'eux, en leur nom et celui de leurs hoirs, exécuteurs, administrateurs et ayant-cause, envers Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, de la manière suivante, savoir :—

1. Les dits entrepreneurs devront convenablement et consciencieusement bâtir, ériger, construire et compléter la portion du chemin de fer désignée comme "section No. un," et plus spécialement décrite comme suit, savoir : cette portion du chemin de fer s'étendra à partir d'une jonction avec le chemin de fer Grand Tronc à la Rivière du Loup, dans la province de Québec, vers Rimouski, pour une distance de vingt milles, plus ou moins, la totalité de la dite section étant située dans la dite province de Québec, et tous les ponts, égouts et autres travaux y reliés, à l'entière satisfaction des commissaires et conformément aux plans et devis relatifs aux dits travaux, signés par les commissaires et les entrepreneurs, les dits plans ainsi signés étant déposés au bureau des commissaires dans la cité d'Ottawa, et le devis signé de même étant ci-annexé et marqué "Cédule A," le dit devis étant interprété et lu comme formant partie du dit contrat et y étant inclus. Mais rien de contenu dans le présent ne devra être interprété comme obligeant les entrepreneurs à fournir le droit de voie (*right of way*) pour la construction du chemin de fer.

2. Les entrepreneurs seront tenus de fournir tous les outils, l'outillage et les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux, et ils seront responsables de leur suffisance ; ils devront aussi prendre à leur charge la responsabilité entière des cintrages, échafaudages et de tous les autres moyens propres à donner suite au contrat, que ces moyens soient ou non approuvés ou recommandés par l'ingénieur ; et les entrepreneurs devront seuls subir les pertes, et devront indemniser et mettre Sa Majesté et les commissaires à couvert à cet égard, et devront encourir tous les risques résultant d'accidents ou dommages, quelle qu'en puisse être la cause, jusqu'à l'expiration du contrat. Les entrepreneurs seront aussi responsables de tous les dommages qui pourraient être réclamés par les propriétaires ou occupants de terrains en conséquence de la perte ou dépréciation de récoltes ou d'animaux, quand ces faits seront attribuables à quelque cause découlant de la construction des travaux ou à quelqu'un de leurs agents ou ouvriers ; et ils seront tenus responsables de tous les dommages causés à la propriété et aux personnes par le sautage des rocs ou par d'autres opérations conduites par eux ; et ils devront prendre à leurs frais tous les risques et dépenses imprévues qui pourront survenir durant l'exécution des travaux, et ils devront réparer toutes déficiences et erreurs résultant de leur propre négligence, ou de celle de leurs agents ou ouvriers, ou de vices dans la main-d'œuvre, ou de l'emploi de matériaux impropres, et ils indemniseront et mettront Sa Majesté à couvert de toutes réclamations, pertes ou dommages à cet égard. Les entrepreneurs devront, avec l'approbation de l'ingénieur à cet effet, prendre toutes les mesures provisoires nécessaires pour permettre, durant la construction des travaux, aux propriétaires ou occupants de terrains de traverser la ligne du chemin de fer, et, aux endroits où la voie croise une route, ils veilleront à ce que le public ait un passage suffisant ; ils devront aussi prendre les dispositions nécessaires, jusqu'à ce que les clôtures soient érigées, pour empêcher la sortie des animaux sur la ligne du chemin de fer. S'il arrivait que des matériaux défectueux fussent livrés ou employés,

ou que certains travaux fussent mal exécutés en aucun temps, on devra les enlever immédiatement après réception d'un avis de la part de l'ingénieur, et les travaux seront reconstruits aux frais des entrepreneurs, d'une manière strictement conforme au présent contrat et au sens véritable du devis, ainsi qu'à l'entière satisfaction de l'ingénieur. Les entrepreneurs emploieront le nombre d'agents et de contre-maîtres compétents, sur toute la ligne des travaux qui sera jugé nécessaire par l'ingénieur, et ces agents et contre-maîtres devront régulièrement et constamment se trouver présents sur les lieux où se poursuivent les travaux afin de pouvoir les surveiller de près et recevoir les instructions de l'ingénieur. Les entrepreneurs devront maintenir et conserver, dans leur vraie et primitive position, tous les points de repères, piquets indiquant les centres, les déclivités ou piquets de référence, et toutes autres marques établies ou plantées par l'ingénieur sur la ligne des travaux ou auprès ; ils prendront tous les moyens en leur pouvoir d'empêcher qu'ils ne soient brûlés lors du déblai, ou modifiés, enlevés ou détruits en aucun temps ; et lorsqu'ils en seront requis par l'ingénieur, ils devront fournir l'assistance nécessaire pour redresser, ou remplacer tous piquets ou marques qui, par quelque cause, pourront avoir été enlevés ou détruits.

Les entrepreneurs ne devront ni permettre, ni tolérer, ni encourager le débit de liqueurs spiritueuses sur la ligne du chemin de fer. Les entrepreneurs devront accomplir et exécuter tous les travaux énumérés dans le présent contrat et le devis, fidèlement, solidement et d'après les principes de l'art, et d'une manière strictement conforme aux plans et devis et aux instructions qu'ils pourront, de temps à autre, recevoir de l'ingénieur ; et ils seront placés sous le contrôle et la surveillance constante des ingénieurs et inspecteurs de district et de division, et leurs assistants, qui pourront être nommés. S'il arrivait que dans le devis ou le contrat l'on eût omis d'insérer certains ouvrages, matériaux ou choses, d'une nature quelconque, dont l'exécution, de l'avis de l'ingénieur, serait nécessaire ou utile, les entrepreneurs devront nonobstant cette omission, les faire ou fournir dès qu'ils auront reçu des instructions par écrit à cet effet de la part de l'ingénieur. Tous les travaux devront être exécutés et les matériaux fournis à l'entière satisfaction des commissaires et de l'ingénieur, et les commissaires seront les seuls juges des travaux et des matériaux ; et leur décision dans toutes les contestations relatives aux travaux et aux matériaux, ou au sens ou à l'interprétation des plans et devis, ou aux sujets non prévus ou non suffisamment expliqués dans les plans et devis devra être considérée comme définitive et obligatoire pour toutes les parties.

3. Les entrepreneurs devront commencer les travaux portés au présent contrat sous trente jours, de et après la date du dit contrat et les poursuivre et continuer régulièrement ; et ces travaux et chaque portion de ces travaux devront être complétés dans toutes leurs parties et livrés, sur certificat final, à la satisfaction des commissaires, le ou avant le premier jour de juillet, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-onze, la fixation de l'époque formant partie essentielle du contrat, et au cas où ils manqueraient de compléter les travaux à l'époque fixée, les entrepreneurs perdront tout droit de demander ou réclamer la somme ou pourcentage que d'après une clause subséquente, les commissaires devront déduire, et toute et chaque partie de la dite somme, et toutes sommes quelconques qui pourront, à l'époque où les entrepreneurs auront manqué au contrat, leur être dues ; et les entrepreneurs devront aussi payer à Sa Majesté, à titre de dommages-intérêts, et non à titre d'amende ou de pénalité, la somme de deux mille piastres par semaines, et la somme correspondante pour chaque fraction de semaine durant laquelle les travaux portés au présent contrat, ou aucune portion de ces travaux, seront restés incomplets, ou pour lesquels le certificat de l'ingénieur, approuvé par les commissaires, n'aura pas été accordé, et les commissaires pourront déduire et retenir en leur possession les sommes qui seront dues pour dommages-intérêts, sur tout montant alors dû ou payable, ou qui devra ultérieurement être dû ou payable aux entrepreneurs.

4. En tout temps avant le commencement ou pendant la construction de toute partie des travaux, l'ingénieur aura parfaite liberté de faire toutes les modifications qu'il pourra juger à propos dans le nivellement, la ligne du tracé du chemin de fer, la largeur des tranchées ou des terrassements, les dimensions ou la nature des constructions ou dans tout ce qui sera du ressort des travaux, que ces modifications augmentent ou diminuent la quantité d'ouvrage à exécuter ou le coût s'y rattachant, et les entrepreneurs n'auront droit à aucune indemnité à raison des modifications dont il est parlé ci-haut, à moins qu'elles

consistent en des changements dans le nivellement ou la ligne du tracé, auquel cas les entrepreneurs seront sujets à telles déductions pour aucune diminution dans les travaux ou auront droit à telles indemnités pour aucune augmentation dans les travaux (suivant le cas), que les commissaires jugeront raisonnables, leur décision devant être définitive en pareil cas. L'ingénieur aura plein pouvoir de renvoyer tout contre-maître ou ouvrier qu'il croira incapable de remplir les devoirs qui lui sont assignés, ou qui de l'avis de l'ingénieur, pourra s'être rendu coupable de négligence dans l'exécution des travaux ou de désobéissance volontaire aux ordres donnés ou d'inconvenance, intempérance ou irrégularité, et l'entrepreneur devra, sans délai, remplir les vacances créées par là et ne plus employer les personnes chassées du service.

5. Les entrepreneurs devront par eux-mêmes, leurs agents et ouvriers, exécuter les travaux jusqu'à parfait achèvement et ne pourront vendre, céder, ou transférer le présent contrat à qui que ce soit, sans avoir, au préalable, obtenu le consentement des commissaires à cet effet.

6. Les commissaires auront le droit de suspendre les opérations sur tout point donné ou sur toute la ligne des travaux, et au cas où l'exercice de ce droit pourrait causer des retards aux entrepreneurs, alors une prolongation de délai égale à ces retards leur sera accordée pour achever leur entreprise, mais pareil délai ne devra pas invalider ou annuler le présent contrat, ou aucune partie de ce contrat non plus que l'obligation qu'il impose ou toute caution ou sûreté coexistante ou autre pour l'exécution du dit contrat, et pareil délai n'autorisera pas les entrepreneurs à réclamer des dommages, à moins que les commissaires n'en décident autrement et alors seulement pour telle somme qu'ils pourront croire juste et équitable. Si en aucun temps durant le cours de l'exécution des travaux, il apparaissait que le nombre d'hommes employés, la marche des travaux ou la nature générale des travaux en voie d'exécution, ou que les matériaux fournis ne sont pas respectivement tels qu'ils puissent garantir l'achèvement de l'entreprise dans le délai stipulé ou aux termes du présent contrat, les commissaires pourront enlever une partie ou la totalité des travaux des mains des entrepreneurs et recourir aux moyens qu'ils jugeront à propos pour les faire terminer aux frais des entrepreneurs, lesquels seront responsables de tout surcroît de dépenses par là encourues; ou bien les commissaires auront le pouvoir, à leur discrétion, d'annuler le présent contrat. Lorsqu'il deviendra nécessaire d'enlever, en tout ou en partie, les travaux des mains des entrepreneurs, ou d'annuler le présent contrat, les commissaires donneront aux entrepreneurs sept jours francs d'avis par écrit de leur intention de ce faire, lequel avis sera revêtu de la signature du président du bureau des commissaires ou de toute autre personne autorisée par les commissaires, et les entrepreneurs devront, en conséquence, remettre la tranquille et paisible possession des travaux et matériaux dans leur état actuel; et sans qu'il soit besoin d'autre avis ou action en loi, ou autres procédures légales de quelque espèce que ce soit, ou sans la nécessité de mettre les entrepreneurs en demeure, les commissaires, dans le cas où ils annuleraient le contrat, pourront immédiatement, ou à leur discrétion, le sous-louer en tout ou en partie, ou employer plus d'ouvriers, d'outils et de matériaux, selon le cas, et achever les travaux au frais des premiers entrepreneurs, lesquels seront responsables de tout surcroît de dépenses par là encourues; et les entrepreneurs et leurs ayant-cause ou créanciers perdront tout droit au pourcentage déduit et aux sommes de deniers dues sur l'entreprise; et ils ne devront ni molester les ouvriers, agents ou officiers des commissaires, ni les empêcher de poursuivre et achever les travaux en la manière que les commissaires jugeront à propos. Si en aucun temps, les commissaires avaient lieu de croire qu'à défaut de payer les ouvriers, la sécurité des travaux pourrait se trouver compromise, ou qu'il pourrait en surgir quelque perturbation de la paix dans les environs, ou quelque autre difficulté, les commissaires pourront acquitter les arriérés de gages, autant qu'il leur sera possible de constater qu'ils sont dus, d'après les meilleurs renseignements qu'ils pourront se procurer, et les imputer comme paiement à compte de l'entreprise.

7. Tout avis ou document relatif au présent contrat pourra être signifié aux entrepreneurs, soit à leur domicile ordinaire ou en l'adressant aux entrepreneurs, ou l'un quelconque d'entre eux, par la voie du bureau de poste, au dernier endroit connu où ils géraient leurs affaires, et cet avis ou document sera dès lors réputé avoir été légalement signifié.

8. Il sera au pouvoir des commissaires de faire des paiements ou avances sur les

matériaux, outils et outillage, de toutes sortes fournis pour les travaux, ou employés ou destinés à être employés pour ces travaux, dans les cas et aux montants et conditions que les commissaires jugeront convenables, et toutes les fois qu'une avance ou paiement sera fait aux entrepreneurs comme il vient d'être dit, les matériaux, outils ou outillages sur lesquels cette avance ou paiement sera fait, devront de ce moment, retourner et demeurer comme sûreté collatérale à Sa Majesté, pour l'exécution convenable du présent contrat par les entrepreneurs; toutefois, il doit être bien compris que tous ces matériaux, outils et outillages seront et resteront aux risques des entrepreneurs qui en seront responsables jusqu'à ce qu'ils aient été finalement employés ou acceptés, ou abandonnés par les commissaires; mais les entrepreneurs ne pourront exercer aucun droit de propriété ou de contrôle sur les matériaux, outils ou outillage pour lesquels une avance ou paiement aura été ainsi fait sans la permission par écrit des commissaires, et les commissaires pourront retenir et déduire tel paiement du montant payable aux entrepreneurs sur le certificat suivant immédiatement ou sur tout autre certificat subséquent.

9. Il est distinctement compris, proposé et connu que le dit prix ou somme de cent quatre-vingt-neuf mille sept cents piastres sera le prix et formera la pleine compensation de tous les travaux compris ou inclus dans le contrat ou qui pourront être requis en vertu de ses dispositions ou par la loi, et que, sous aucun prétexte, les entrepreneurs n'auront droit, en raison d'aucun changement, altération ou addition à ces travaux, ou dans les dits plans et devis, ou en raison de l'exercice d'aucun des pouvoirs conférés au gouverneur en conseil par le dit acte intitulé: "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," ou aux commissaires ou à l'ingénieur par le présent contrat ou par la loi, de réclamer ou demander aucune somme additionnelle pour ouvrages extra, dommages ou autre cause, les entrepreneurs abandonnant, par le présent, tout droit ou prétention à pareille réclamation, excepté en ce qui est prévu par la quatrième section du présent contrat.

10. Dans le présent contrat et dans le devis y mentionné, les mots "Sa Majesté," devront signifier Sa Majesté la Reine Victoria, ses héritiers et successeurs. Les mots "les commissaires" devront signifier les commissaires pour le temps d'alors, nommés en vertu de l'acte ci-haut mentionné, et intitulé: "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial." Les mots "entrepreneurs" devront signifier les sus-nommés George Worthington et James Worthington, et les héritiers, exécuteurs et administrateurs de tous et chacun d'eux ensemble et séparément. Les mots "les travaux" devront, à moins que le contexte n'exige un autre sens, signifier tous les ouvrages et matériaux, toutes matières et choses qui devront être faites, fournies et exécutées par les entrepreneurs en vertu du présent contrat. Le mot "ingénieur" devra signifier l'ingénieur-en-chef, pour le temps d'alors, nommé en vertu du dit acte, intitulé: "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," et devra aussi comprendre aucun de ses assistants, agissant directement sous ses instructions; et toutes les instructions données par ceux agissant en son nom seront sujettes à son approbation. Les mots "chemin de fer" devront signifier le chemin de fer Intercolonial.

L'interprétation des mots mentionnés dans cette clause ne devra pas servir à modifier la signification ou l'interprétation plus étendues qui pourront être données à ces mêmes mots dans le présent contrat ou le devis y mentionné.

11. Et il est de plus mutuellement convenu entre les parties au présent contrat que des paiements en espèces seront faits tous les mois, équivalant à 85 pour cent de la valeur de l'ouvrage exécuté, approximativement calculée d'après les mesurages des travaux en voie de progrès sur le certificat de l'ingénieur attestant que l'ouvrage pour lequel ou à compte duquel le montant sera certifié a été dûment exécuté, et sur l'acceptation de ce certificat par les commissaires. Lors de l'achèvement des travaux à la satisfaction de l'ingénieur, un certificat sera donné à cet effet, mais le certificat final et définitif couvrant la déduction des 15 pour cent ne sera émis qu'à l'expiration des deux mois suivants. Les certificats constatant les progrès des travaux ne seront en quoique ce soit considérés comme une acceptation de l'ouvrage fait, ou comme ayant l'effet de libérer les entrepreneurs de leur responsabilité à cet égard, mais ils devront, lors de l'achèvement des travaux, les livrer en bon ordre, conformément à l'intention et au sens véritable du présent contrat et du devis y mentionné.

12. Le présent contrat et le devis y mentionné devront, sous tous rapports, être sujets

aux dispositions de l'acte plus haut cité, et intitulé : " Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," et aussi aux dispositions de l'Acte de chemins de fer, 1868," en autant que ces dispositions seront applicables.

EN FOI DE QUOI, les entrepreneurs ont ici respectivement apposé leurs signatures et leurs sceaux, et les commissaires agissant au nom de Sa Majesté, ont respectivement apposé leurs signatures et leurs sceaux, le jour et l'année ci-dessus mentionnés.

*Signé, Scellé et Délivré.*

(Signé,)	GEORGE WORTHINGTON, (L. S.,)
"	JAMES WORTHINGTON, (L. S.,)
"	A. WALSH, Com., (L. S.,)
"	ED. B. CHANDLER, Com., (L. S.,)
"	C. J. BRYDGES, Com., (L. S.,)
"	WM. F. COFFIN, Commissaire, (L. S.,)

En la présence de

(Signé,) H. BERNARD,  
Député Ministre de la Justice.

## CEDULE A.

### CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

#### DEVIS GÉNÉRAL POUR LA CONSTRUCTION DES TRAVAUX.

1. Ce devis embrasse tous les travaux de construction ainsi que les matériaux nécessaires à la confection du chemin de fer jusqu'au *niveau de construction*, de même que les ouvrages préparatoires à l'établissement de la voie permanente. Il comprend le déblai, l'abatage à fleur de terre, le déracinement, les clôtures, les excavations, les travaux de dessèchement, les fossés, les travaux de fondation, la maçonnerie des ponts et souterrains, la superstructure des ponts, les traverses ainsi que tous les autres travaux reliés à la construction et à l'achèvement de la ligne de chemin de fer. Il est entendu que les entrepreneurs devront parachever la voie du chemin de fer et fournir les matériaux de toute espèce, sauf les traverses, (*Sleepers*) lisses de fer et leurs liens, le ballastage et la pose de la voie.

#### DÉBLAI, ETC.

Là où le chemin de fer traverse des contrées boisées, le sol devra être déblayé sur une largeur de cinquante pieds de chaque côté de la ligne centrale, ou telle largeur plus grande ou moindre que l'ingénieur pourra prescrire.

3. Les travaux de déblai devront être exécutés de manière à ce que les broussailles, troncs d'arbres, et autres matériaux épars, dans les limites fixées, puissent être brûlés. Une quantité suffisante de matériaux propres à la construction des clôtures seulement pourra être mise en réserve, coupée d'égales longueurs, et empilée. L'on ne devra jamais rejeter les broussailles ou troncs d'arbres sur les terres en bois debout adjacentes à la ligne; ils devront invariablement être empilés près du centre de l'espace à déblayer et à entièrement consumés par le feu; les broussailles ou les arbres qui auront été accidentellement ou de toute autre manière jetés dans les bois adjacents devront en être retirés et brûlés. Le sol, une fois déblayé, devra être soigneusement nettoyé.

4. Là où l'on devra construire des terrassements de moins de quatre pieds et de plus de deux pieds de hauteur, le bois debout ainsi que les souches devront être abattus à fleur de terre dans les limites du terrassement, et brûlés.

5. Là où les excavations ne devront pas avoir plus de trois pieds de profondeur, ou les terrassements plus de deux pieds de hauteur, toutes les souches devront être déracinées

et brûlées s'il est possible; celles qu'il sera impossible de brûler, devront être transportées au-delà des limites des tranchées et terrassements, aux endroits désignés, et là empilées. Des instructions seront données en temps utile quant à l'étendue du déblai, de l'abattage à fleur de terre et du déracinement.

#### CLÔTURES.

6. Dans les contrées défrichées et établies, les clôtures devront être droites et à pagées. Chaque pagée aura dix pieds de long sur 4 pieds 6 pouces de haut; elle sera construite en plantant des poteaux deux par deux, tenus séparés l'un de l'autre d'environ 4 pouces au moyen d'une barre horizontale placée au sommet. Les barres du sommet devront dépasser entre les poteaux à pas moins de 14 pouces, et seront maintenues dans leur position au moyen d'un boulon taraudé d'un demi-pouce, traversant les deux poteaux. Les barres du sommet pourront être soit des planches d'épinette (*spruce*) de 2 × 6 pouces, soit des perches de cèdre d'une force correspondante amincies à deux pouces aux extrémités, de manière à pouvoir être bien jointes entre les poteaux. Les poteaux seront enfoncés dans le sol jusqu'à moitié de leur longueur; ils seront de cèdre, et devront avoir 9 pieds de long et pas moins de 5 pouces de diamètre au plus petit bout; ils seront aplatis du haut de manière à permettre aux barres du sommet de se dépasser, et à recevoir le boulon taraudé destiné à affermir le tout. Le boulon devra avoir 11 pouces de long,  $\frac{1}{2}$  pouce de diamètre, et être muni d'une tête, d'un écrou et d'une rondelle convenable. Les poteaux, au choix de l'entrepreneur, pourront être faits d'un seul tronc de cèdre de pas moins de 6 pouces de diamètre au petit bout, scié au milieu, les faces sciées étant placées sur l'endroit où les barres du sommet dépassent.

7. Chaque pagée sera remplie, à partir du sol jusqu'au côté inférieur de la barre du sommet, de perches solides ordinairement employées pour les clôtures et de la meilleure qualité de bois que l'on pourra trouver dans la localité ou les environs; chaque perche devra reposer sur celle qui la précède dans chaque seconde pagée. Toutes cavités ou dépressions de terrain au-dessous de la perche inférieure, susceptibles de donner passage aux petits animaux, devront être comblées avec de la terre, des pierres ou des morceaux de bois.

8. Les barrières sur les fermes seront légères et solides, et construites d'après un modèle amélioré semblable à celui adopté sur le Grand Tronc de chemin de fer à l'est de Québec, ou sur le chemin de la Nouvelle-Ecosse à l'est de Truro; elles seront fournies à l'état complet, avec les fermetures appropriées; elles recevront deux couches de peinture blanche ou une couche de goudron.

9. Les clôtures devront être tout-à-fait complétées sur toutes les terres déblayées et partout où l'ingénieur l'exigera.

#### NIVELLEMENT.

10. Sur les terrains boisés, le nivellement ne sera pas commencé avant que le déblai, l'abattage à fleur de terre et le déracinement nécessaires n'aient été achevés à la satisfaction de l'ingénieur, et l'entrepreneur sera tenu responsable des dommages causés aux récoltes.

11. La largeur des terrassements, au niveau de construction, devra être de 18 pieds. La largeur des tranchées en plaine (*through cuttings*) sera généralement de 22 pieds, et celle des tranchées pratiquées sur les déclivités, de 20 pieds, mais pourra varier, selon la conformation de la contrée et autres circonstances, suivant que l'ingénieur le prescrira. Les déclivités en terrassement devront généralement avoir un et demi d'horizontal sur un de perpendiculaire. Dans les tranchées pratiquées dans le roc, les déclivités devront avoir, règle générale, un d'horizontal sur quatre de perpendiculaire. Quant aux tranchées pratiquées, en partie dans le sol et en partie dans le roc, une berme de 6 pieds sera laissée à la surface du roc. Les largeurs, déclivités et autres dimensions ci-dessus définies pourront être modifiées en tout temps par l'ingénieur de manière à répondre aux circonstances.

12. Les matériaux destinés aux terrassements devront être approuvés par l'ingénieur, et dans les endroits où la surface naturelle du sol, sur laquelle un terrassement doit reposer, est couverte de matière végétale que l'on ne peut réussir à brûler en opérant le déblai, cette dernière si, de l'avis de l'ingénieur, elle est susceptible de compromettre les travaux,

devra être enlevée à son entière satisfaction. Tout terrain en pente recouvert de pâturage devra être labouré à une grande profondeur sur toute la base des terrassements, avant de commencer ces derniers.

13. Tout terrain situé sur le penchant d'une colline et destiné à être recouvert de terrassements, devra être au préalable parfaitement desséché au moyen d'égouts souterrains, selon que l'ingénieur pourra le prescrire, et toutes les tranchées après leur confection, ainsi que toutes les déclivités susceptibles de pouvoir être compromises par l'humidité, devront être pareillement desséchées longitudinalement ou transversalement, ou les deux à la fois, selon que les circonstances pourront, à son avis, l'exiger. Ces égouts souterrains seront construits comme le sont parfois les égouts ordinaires dont il est fait usage dans les exploitations agricoles; l'on ouvrira d'abord une tranchée à une profondeur de quatre pieds en moyenne, et d'une largeur à peine suffisante pour permettre à un homme de s'y tenir. Au fond de cette tranchée, l'on placera en premier lieu, à la main, et à joints interrompus (*breaking joints*) trois ou quatre perches de cèdre ou d'épinette de deux à trois pouces de diamètre; sur les perches l'on placera alors deux pieds de gravier brut ou de pierres cassées de la grosseur de celles qui servent d'ordinaire à l'empierrement des chemins, le tout revêtu d'une couche de broussailles, après quoi la tranchée sera comblée jusqu'à la surface du sol au moyen de matériaux convenables qui devront être approuvés par l'ingénieur. L'entrepreneur devra se procurer tous les matériaux nécessaires à la confection de ces égouts souterrains, exécuter tous les travaux en question et enlever le surplus de la terre. Ces égouts souterrains devront toujours avoir une inclinaison longitudinale suffisante pour faciliter l'écoulement des eaux; conséquemment, dans les tranchées de niveau, ils pourront être plus profonds à une extrémité qu'à l'autre, mais la profondeur moyenne devra être considérée comme étant de 4 pieds dans tous les cas.

14. Les tranchées et égouts souterrains, prescrits dans l'article précédent, étant terminés, des fossés pour l'écoulement des eaux de surface seront construits de chaque côté au bas des déclivités, d'après les instructions qui seront données. Des fossés de ceinture (*catch water ditches*) seront aussi construits à quelque distance en arrière du sommet des déclivités afin d'éloigner des excavations l'eau qui coule des terres adjacentes; l'entrepreneur devra également construire tous les autres égouts et fossés que l'ingénieur pourra juger nécessaires au parfait drainage du chemin de fer et des travaux.

15. Tous fossés à ciel ouvert pratiqués dans les tranchées ou ailleurs, et toutes les excavations nécessaires pour détourner, faire ou changer des cours-d'eau autres que les égouts souterrains ci-dessus mentionnés, la confection de chemins publics, le nivellement des terrains destinés aux dépôts, gares d'évitement, ou embranchements, et les excavations pour les fondations (*foundation pits*) devant servir à la maçonnerie et aux matériaux déposés conformément aux instructions de l'ingénieur, devront être exécutés selon qu'il sera de temps à autre prescrit.

16. Les terrassements devront être construits à une hauteur et d'une largeur suffisantes pour en permettre le tassement, et les tranchées et les terrassements seront laissés, à l'expiration du contrat, à la hauteur, au niveau, à la largeur et dans la forme prescrite par l'ingénieur.

17. Le nivellement dans tout son ensemble devra être strictement conforme aux niveaux donnés, et la voie, dans les tranchées, devra être invariablement arrondie et avoir de 6 à 8 pouces de plus bas aux côtés que sur la ligne centrale. Dans les excavations pratiquées dans le roc, il suffira de creuser un canal d'environ deux pieds de large et huit pouces de profondeur de chaque côté. Tous les matériaux trouvés dans les excavations, soit dans les tranchées pratiquées pour le lit du chemin, dans les fossés, canaux, traverses de chemins, excavations servant aux emprunts, ou ailleurs, devront être déposés dans les lieux indiqués par l'ingénieur. Dans le cas où les excavations pour le lit du chemin ne suffiraient pas pour les terrassements, le déficit sera comblé en élargissant les tranchées, ou en prenant les matériaux sur les côtés du chemin, ou dans les excavations servant aux emprunts, mais les matériaux ne seront pas ainsi fournis sans l'approbation de l'ingénieur, ni avant l'achèvement des tranchées, sans ses ordres formels. Les excavations servant aux emprunts devront, si l'ingénieur l'exige, être dégagées de toutes leurs aspérités, d'une forme régulière et bien égouttées; lorsque l'on prendra sur le côté des matériaux pour construire les terrassements, l'on devra laisser intacte une berme d'au moins 10 pieds à partir du bas de la déclivité du terrassement.

18. Lorsque les excavations d'une tranchée sont plus que suffisantes pour donner aux terrassements la largeur voulue, l'ingénieur pourra ordonner que la largeur en soit augmentée au moyen des matériaux de surplus ; cela fait à sa satisfaction, le reste, s'il en est, pourra être mis de côté ; mais dans tous les cas si l'on a recours à ce dernier moyen ou aux emprunts, les matériaux devront être enlevés et déposés selon qu'il pourra le prescrire.

19. Dans le cas où des fondations en pierres perdues (*riprap*) seront nécessaires pour la protection des terrassements contigus à des cours d'eau, toute la pierre propre à ces ouvrages et trouvée dans les excavations pourra être enlevée et déposée dans quelque endroit convenable jusqu'à ce qu'il en soit besoin ; et toute pierre de construction de bonne qualité qui se trouvera dans les excavations pratiquées dans le roc, pourra, avec l'approbation de l'ingénieur, être mise de côté pour la maçonnerie.

20. Les travaux en pierres perdues, (*riprap work*) lorsqu'ils seront nécessaires et que la construction en sera ordonnée pour la protection des déclivités des terrassements, devront être bien et soigneusement exécutés, de la manière et de telle épaisseur qui pourront être prescrites.

21. Les chemins construits pour l'aller et le retour sur un point quelconque de la ligne du chemin de fer, pour la commodité de l'entrepreneur, le transport des matériaux ou autrement, devront l'être à ses propres risques et frais, mais l'entrepreneur ne sera pas tenu de faire l'acquisition du terrain nécessaire pour la voie du chemin de fer, pour les embranchements ou pour les excavations servant aux emprunts.

22. Lorsque la ligne sera traversée par des chemins publics ou particuliers, l'entrepreneur devra, à ses propres frais, entretenir des passages convenables, et il sera obligé de tenir toute les traverses, pendant l'exécution des travaux, dans un état tel que le public pourra les utiliser en parfaite sûreté, de manière à ne pas donner lieu à de justes plaintes. Les entrepreneurs seront responsables de tous les dommages résultant de leur propre négligence ou de celle de leurs hommes. Sur tous chemins publics traversés de niveau, l'entrepreneur devra placer deux barrières solides (*cattle guards*) faites en bois des dimensions prescrites par l'ingénieur ; il devra également fournir les enseignes ou écriteaux exigés par la loi.

23. Lorsque dans les excavations l'on trouvera des matériaux qui, de l'avis de l'ingénieur, seront nécessaires et propres au ballastage, ces matériaux seront, à sa discrétion, mis à part pour cet objet.

24. Lorsqu'il surviendra des éboulements dans les tranchées, après qu'elles auront été convenablement pratiquées, les débris devront en être immédiatement enlevés par l'entrepreneur, les déclivités ramenées à leur état primitif, et l'on devra également avoir recours aux précautions que l'ingénieur pourra juger nécessaires, et tous ces travaux seront aux frais de l'entrepreneur.

25. Dans la construction des terrassements, l'on devra prendre grand soin de placer, adossé à tous les murs exposés à l'action des gelées, un massif (*backing*) en pierres perdues de trois pieds d'épaisseur ou de toute autre épaisseur que l'ingénieur pourra prescrire, consistant en cailloux recouverts, dans les interstices, de fragments de roches et de gravier brut pour empêcher l'humidité d'y séjourner et contrecarrer l'action des gelées. Dans la construction de terrassements entre des murs en aile, contre les culées des ponts, viaducs ou souterrains et sur les arches, le remplissage en terre devra être soigneusement fait, pilonné et étendu en couches minces, et une quantité convenable de matériaux devra être avec soin placée également sur chaque côté et sur l'étendue même de tous les ponts, souterrains ou autres travaux, avant que le terrassement y arrive ; et dans la construction des terrassements, l'on devra prendre le plus grand soin et toutes les précautions possibles pour charger la maçonnerie des constructions d'une manière égale.

26. Si l'on venait, dans le cours de l'hiver, à pratiquer des excavations dans le sol, ni glace ni neige ne devra être jetée dans les terrassements, ni y être enveloppée ; et toute terre gelée devra être exclue de l'intérieur des terrassements.

27. L'entrepreneur devra, à ses frais, avant que les travaux soient finalement acceptés, terminer les tranchées et les levées, creuser et assécher ces excavations pour les levées, (*borrowing pits*) quand il sera nécessaire, achever les talus aux angles requis, réparer les dommages causés par les gelées ou autres causes, terminer toutes choses relatives au nivellement de la voie, aux ponts, etc., le tout bien et convenablement exécuté, conformément aux ordres et à la satisfaction de l'ingénieur.

## FONDATIONS.

28. Les excavations pour les fondations (*foundation pits*) seront pratiquées aux profondeurs que l'ingénieur pourra juger à propos, en vue de la sécurité et de la permanence de la construction en voie d'érection ; elles devront dans tous les cas être pratiquées à des profondeurs propres à mettre la maçonnerie à l'abri de l'action de la gelée. Les matériaux que l'on extraira devront être déposés en terrassement, à moins que l'ingénieur n'en ordonne autrement. Lorsque des fondations en bois ou autres fondations artificielles seront nécessaires, les excavations devront avoir les dimensions suffisantes pour les recevoir sans difficultés.

29. La maçonnerie ne sera pas commencée dans les excavations destinées aux fondations avant qu'elles n'aient été inspectées et approuvées par l'ingénieur, et l'eau devra en être soutirée tant que dureront les travaux et jusqu'à ce que la maçonnerie soit rendue au-dessus du niveau de la surface.

30. Le bois pour les fondations, lorsqu'il en sera besoin, devra être des dimensions et qualités que l'ingénieur pourra prescrire. Le bois employé sera l'épinette rouge (*tamarac* ou *hemlock*), la pruche (*hemlock*) ou l'épinette noire (*black spruce*), ou le pin en planches de 3 à 6 pouces d'épaisseur, ou du bois aplani sur deux côtés seulement et variant de 6 à 12 pouces d'épaisseur. Les faces du bois aplani devront avoir, au moins, la même mesure que son épaisseur, et l'écorce sera enlevée des côtés non aplanis.

31. Les chevilles, boulons, liens et autres ferrures nécessaires aux fondations en bois, devront être de la meilleure qualité de fer ordinairement employé pour ces objets.

32. Lorsque l'ingénieur pourra ordonner la construction de pilotis, le bois devra, sous tous les rapports, être sain et de l'espèce qu'il prescrira. Lorsqu'il pourra le juger nécessaire, des pilotis d'essai seront en premier lieu enfoncés.

33. Les pilotis seront soigneusement et exactement taillés en pointe et revêtus d'un sabot et cerclés en fer, conformément aux instructions. Ils seront enfoncés à la profondeur que l'ingénieur pourra fixer, et le poids du bélier ainsi que sa volée seront tels qu'il jugera nécessaire. L'on devra prendre le plus grand soin d'enfoncer les pilotis à-plomb ou obliquement dans les positions et à telles distances entr'eux que l'ingénieur pourra prescrire ; tout pilotis endommagé ou trop court ou hors de la ligne voulue sera retiré et remplacé par un autre ; l'on devra prendre garde de ne pas écraser les couronnes des pilotis en les enfonçant.

34. Lorsque l'on fera usage de béton, ce dernier devra être composé de chaux hydraulique, de sable net et fin, et de bon gravier de qualité et dans les proportions autorisées. La proportion du sable et de la chaux sera à peu près la même que celle qui entre dans la confection du mortier, et en fabriquant le béton une quantité suffisante en sera employée avec le gravier pour remplir chaque interstice et rendre la masse, une fois durcie, parfaitement solide et compacte.

## MAÇONNERIE.

35. Toute la maçonnerie devra être d'une matière solide et permanente, faite de matériaux durables et convenables, et, à tous égards, égaler la meilleure qualité de maçonnerie dont il est fait usage dans les travaux de chemin de fer.

36. La maçonnerie ne sera pas commencée à un point quelconque avant que les fondations n'aient été également préparées, ni avant qu'elles n'aient été inspectées et approuvées par l'ingénieur, ni à moins que l'entrepreneur ne se soit procuré une quantité suffisante de matériaux et d'outillage convenable pour pouvoir poursuivre les travaux d'une manière régulière et systématique.

37. A moins d'ordre contraire, l'on devra faire usage de mortier de chaux hydraulique dans la construction de toute la maçonnerie, à partir des fondations à aller à une hauteur de deux pieds au-dessus du niveau ordinaire du cours-d'eau. L'on devra également l'employer dans les arches, dans la pose des longrines, le couronnement, le revêtement des murs en général, le hourdage (*lipping*) et pour tirer les joints. La chaux ou ciment hydraulique devra être frais moulu, et de la meilleure qualité possible ; il faudra qu'il soit livré sur place et tenu en bon ordre jusqu'à ce que l'on en fasse usage ; avant de s'en servir, l'on

devra donner à l'ingénieur des preuves concluantes de ses propriétés hydrauliques, vu que l'on ne recevra pas de ciment de qualité inférieure.

38. Le mortier devra être fait de la meilleure chaux ordinaire; il devra en être fait usage dans toute espèce de maçonnerie (sauf celle en pierres sèches) lorsque l'on n'aura pas l'ordre d'employer du ciment.

39. Le ciment et la chaux devront être parfaitement mêlés avec les proportions prescrites de sable net, à gros grain et fin. Les proportions générales pourront être d'une partie de chaux pour deux parties de sable, mais elles pourront être modifiées selon la quantité de la chaux ou du ciment. Le mortier ne sera confectionné qu'au fur et à mesure qu'il en sera besoin, et il devra être préparé et employé, sous la surveillance immédiate et à la satisfaction d'un inspecteur, par les ouvriers de l'entrepreneur, à défaut desquels l'inspecteur pourra en employer d'autres pour préparer le mortier, et tous les frais résultant de cette opération seront à la charge de l'entrepreneur. Le mortier liquide sera confectionné en ajoutant une qualité suffisante d'eau à du mortier bien délayé et contenant les proportions voulues.

40. La pierre employée dans toute maçonnerie sur la ligne du chemin de fer devra être d'une nature durable, grosse, bien proportionnée et adaptée à la construction d'édifices solides et permanents; les soumissionnaires devront rechercher les localités où les matériaux propres à la maçonnerie peuvent être le plus facilement obtenus.

41. La maçonnerie sera classifiée comme suit:

Maçonnerie de 1ère classe,	en ciment,
Do	en chaux ordinaire,
Maçonnerie de 2ème classe,	en ciment,
Do	en chaux ordinaire,
Do	en pierres sèches.

42. La maçonnerie de première classe consistera en assises régulières de pierres grosses et bien façonnées, posées avec du mortier sur leurs lits naturels; les lits et joints verticaux seront travaillés au marteau, de manière à former des joints d'un quart de pouce. Les joints verticaux seront équarris à une distance de 9 pouces du parement; les lits seront aplanis d'une manière parfaitement parallèle sur toute leur étendue. La maçonnerie présentera la face de la pierre telle qu'extraite de la carrière (*quarry face*), sauf les arrêtes extérieures, les cordons de saillie et couronnements qui seront ciselés.

43. Les assises de la maçonnerie de première classe n'auront pas moins de douze pouces, et en préparant les plans elles seront disposées de manière à concorder avec la nature des carrières; les assises pourront s'élever à 24 pouces, et les assises les moins épaisses devront invariablement être placées vers le sommet de l'ouvrage.

44. Des parpaings (*headers*) seront posés dans chaque assise à des distances de pas plus de 6 pieds; ils auront une largeur, dans le sens du mur, de pas moins de 24 pouces, sur une longueur d'au moins 2½ fois leur épaisseur, à moins que le mur ne permette pas d'adopter cette proportion, en ce cas ils traverseront de l'avant à l'arrière. Les panneresses (*stretchers*) auront une longueur, dans le sens du mur, de 30 pouces au moins, et la largeur de leur lit sera d'au moins 1½ fois leur épaisseur. Les joints verticaux dans chaque assise devront être disposés de manière à déborder ceux de l'assise inférieure de dix pouces au moins.

45. Les angles des culées, piliers, etc., seront construits avec les pierres les plus grosses et de la meilleure qualité, et l'arrête verticale en sera convenablement ciselée sur une largeur de deux à six pouces, selon les dimensions et la nature de la construction.

46. Les pierres de couronnement, les cordons de saillie et les avant-becs (*cut-waters*) seront convenablement travaillés d'après les plans et instructions qui seront fournis dans le cours de l'exécution des travaux.

47. Les assises de pierres pour les longrines seront de la meilleure qualité de pierre saine, exempte de vermoulores ou gergures de toute espèce; elles ne devront pas avoir moins de 12 pouces d'épaisseur pour les plus petits ponts, et une superficie de 8 pieds sur le lit. Les ponts les plus considérables exigeront des assises en pierre d'un poids proportionnellement plus grand; ces pierres seront solidement mises en place, afin que le pont puisse reposer juste sur le milieu de la pierre.

48. Le massif (*backing*) se composera de pierres à lit plat, de forme convenable, avec une étendue de lit égale à quatre pieds ou plus en superficie. Sauf dans les piliers ou

culées élevés, deux épaisseurs de pierre à massif (*backing*), mais pas plus, seront admises dans chaque assise, et leurs joints ne devront pas excéder ceux du parement; dans les cas spéciaux lorsque, de l'avis de l'ingénieur, la chose sera nécessaire pour assurer la stabilité, le massif sera composé d'une seule épaisseur; les lits devront, si c'est nécessaire, être dégrossis de manière à offrir un appui solide; l'insertion de morceaux de pierre au-dessous ne sera pas permise. Entre les pierres du massif et celles du parement il devra y avoir un bon joint carré, n'excédant pas un pouce de large, et les pierres du parement devront être dégrossies à cet effet. Dans les murs de plus de trois pieds d'épaisseur, des parpaings seront posés en avant et en arrière alternativement, et l'on devra veiller soigneusement en plaçant les joints à ce que la liaison soit parfaite.

49. Chaque pierre devra être placée dans un plein lit de mortier (*flushed up solid*), et chaque assise devra être parfaitement nivelée et noyée dans du mortier liquide.

50. La maçonnerie de deuxième classe sera construite de pierres de bonne qualité, saines, grosses, à lit plat, et posées par assises horizontales. Elle peut être dénommée maçonnerie de hasard ou de pierres brutes placées par assises irrégulières. Les pierres employées dans ce genre de maçonnerie ne devront pas avoir, en étendue de lit, moins de trois pieds en superficie, ni en épaisseur moins de huit pouces, et elles devront être travaillées au marteau de manière à offrir de bons lits avec des joints d'un demi pouce. Dans les constructions peu considérables et, lorsqu'il est impossible de se procurer des pierres de dimensions et d'une épaisseur suffisantes, elles peuvent, si d'ailleurs elles sont convenables, être employées à une épaisseur de cinq pouces. Toutes les pierres doivent être placées sur leurs lits naturels.

51. Des parpaings (*headers*) seront posés dans le mur, de l'avant à l'arrière alternativement, un au moins par chaque cinq pieds, dans le sens du mur, et fréquemment dans l'élévation du mur. Dans les constructions les moins considérables, les parpaings n'auront pas moins de 24 pouces de longueur, et le minimum du lit que devront avoir les panneaux (*stretchers*) sera de 12 pouces. Dans les constructions plus considérables, toutes les pierres devront être d'un volume plus grand en juste proportion. L'on devra veiller attentivement à assurer une liaison parfaite et à donner au tout un fini solide, convenable et conforme aux principes de l'art.

52. Les murs en aile devront généralement se terminer par des gradins formés de pierre saine et durable, de pas moins de 10 à 12 pouces d'épaisseur et d'une superficie de 6 pieds; les autres murs seront revêtus de couronnements de pareille épaisseur, et d'une superficie de 7 pieds ou plus. Ces revêtements seront convenablement travaillés, si la chose est exigée, de la manière qui pourra être prescrite. Les murs des souterrains seront finis en pierres ayant la largeur de l'épaisseur du mur, et les revêtements devront avoir de 10 à 15 pouces d'épaisseur selon l'ouverture; ils devront avoir une portée d'au moins 12 pouces sur chaque mur, et être assez rapprochés pour empêcher la terre de passer à travers.

53. Dans la maçonnerie de seconde classe, chaque pierre, sauf dans la maçonnerie en pierre sèche, sera posée dans un plein lit de mortier; tous les joints seront remplis solidement à bain de mortier, et chaque assise sera régulièrement et parfaitement noyée dans le mortier liquide.

54. Dans tous les murs construits avec de la chaux ordinaire, les joints extérieurs seront en ciment à une distance de 4 pouces du parement.

#### ARCHES.

55. Il sera fait une distinction entre les arches de 10 pieds d'ouverture et plus et celles de 8 pieds d'ouverture et moins. Les premières devront être construites en maçonnerie de première classe, bien qu'elles puissent être établies sur des murs en maçonnerie de deuxième classe. Les arches de 8 pieds d'ouverture et moins seront en maçonnerie de deuxième classe. Les arches de chaque classe seront demi-circulaires.

56. Les arches de première classe seront construites de pierres taillées de manière à ce que, lorsque placées, leurs lits devront rayonner exactement du centre du cercle; la largeur des pierres devra naturellement varier suivant l'ouverture, mais n'excèdera jamais 30 pouces; elles ne devront pas avoir en longueur moins de 27 pouces, et elles seront placées de manière à ce que les joints soient interrompus par une distance de dix pouces; leur épaisseur sur le soffite devra être d'eau moins 9 pouces et elle sera façonnée sur le

cercle. Toutes les pierres devront être travaillées jusqu'à la profondeur entière du lit de manière à présenter des joints rayonnants exacts de 3.16 à  $\frac{1}{4}$  de pouce ; elles devront être posées sans y insérer de morceaux de pierre d'aucune espèce, et les joints des extrémités seront équarris convenablement. Chaque pierre sera placée dans un plein lit de ciment, et ensuite chaque assise devra être parfaitement noyée dans du mortier liquide. Sur les pierres de l'assise extérieure seront convenablement travaillées des ciselures autour des arrêtes.

57. Les arches de deuxième classe seront construites de pierres convenables à lit plat, variant, selon l'ouverture, de 16 à 24 pouces de profondeur, sur une longueur de 16 à 24 pouces au moins, avec une épaisseur de 5 à 6 pouces sur le soffite ; elles devront invariablement traverser l'épaisseur entière de l'arche. Chaque pierre devra être bien et solidement ajustée de manière à offrir des joints d'un demi-pouce, et à être placée en telle position avec celle qui la suit que les joints en soient interrompus par une distance de 7 à 9 pouces. Le tout devra être posé dans du mortier clair, et chaque assise devra être noyée dans du mortier liquide immédiatement après avoir été placée. Les pierres extérieures de l'arche devront être autant que possible d'une épaisseur uniforme, de grandes dimensions et convenablement aggrégées à la face perpendiculaire de la maçonnerie. Les clefs de voûte devront être à 10 ou 12 pouces sur le soffite ; elles seront ciselées autour de leurs arrêtes et devront projeter de 2 ou 3 pouces au-delà de la face du mur.

58. Les arches de chaque classe seront construites en ciment, et avant d'être recouvertes de terre ou avant d'enlever les cintres elles devront être parfaitement affleurées au sommet, nivelées et arrondies en une surface modérément unie et égale, avec la même substance.

59. Les cintres des arches devront dans tous les cas être bien construits, avoir une force suffisante, être mis en place d'une manière sûre, à la satisfaction de l'ingénieur sous tous les rapports. Les fermes (*ribs*) ne devront pas être séparées par une distance de trois pieds en aucun cas. Les planches du cintrage auront une dimension de trois pouces carrés. Les appuis des cintres seront solides, bien construits et munis de coins pour soulager les cintres au besoin.

60. Les constructions ayant plus d'une arche auront autant de cintres que l'ingénieur jugera à propos, et les cintres ne devront jamais être placés sans sa permission.

61. Les cintrages et échafaudages de tous genres seront fournis par l'entrepreneur.

62. Les joints de toute maçonnerie devront être convenablement et habilement tirés, mais s'ils le sont hors de saison, ou si pour d'autre cause il est nécessaire de les tirer de nouveau avant l'expiration du contrat, l'entrepreneur devra le faire à ses propres frais. Les travaux laissés incomplets l'automne devront être convenablement mis à l'abri durant l'hiver par l'entrepreneur, à ses frais et dépens.

#### TRAVAUX DIVERS.

63. Quatre ou cinq semaines après que la maçonnerie d'une construction aura été achevée, l'on pourra procéder à la formation qui doit l'entourer. La terra devra être soigneusement entassée par couches minces pilonnées à l'entour des murs, et le remplissage devra se faire simultanément de la même manière des deux côtés. L'entrepreneur devra surveiller avec soin la formation des terrassements autour des souterrains et des ponts vu qu'il sera tenu responsable des dommages que les constructions pourront éprouver par suite de sa négligence. Le pilonnage devra être fait avec beaucoup de soin, et tout le remplissage sera invariablement exécuté par assises uniformes à partir de la base à aller au sommet du terrassement, prenant garde de ne pas charger un côté de la maçonnerie plus qu'un autre.

64. Le fond des souterrains sera généralement pavé en pierres posées de champ avec une face modérément unie, disposées solidement, et les interstices devront être remplis de mortier liquide composé de ciment hydraulique. Le pavage devra avoir de 12 à 16 pouces de profondeur.

65. Tous les travaux seront exécutés d'une manière parfaitement solide et conforme aux principes de l'art, à la satisfaction de l'ingénieur, et après leur achèvement devra enlever tous les débris et matériaux inutiles.

## PONTS.

66. Les ponts devront être à armatures, du modèle dit *Howe truss pattern* ; ils seront faits de pin, avec chevilles de chêne blanc, prismes de fonte et tiges de fer forgé ; le tout de matériaux de première qualité et bien exécuté, peint en trois couches ; des dessins et devis détaillés seront préparés, durant l'exécution des travaux, par l'ingénieur, pour chaque arche ou pont, et l'entrepreneur devra se conformer à ses dessins et devis.

La cédula, marquée A, qui précède est le devis des travaux mentionnés dans le contrat pour la construction de la section No. 1 du chemin de fer Intercolonial, fait et passé entre les entrepreneurs d'une part, et Sa Majesté, représentée par les commissaires, de l'autre part, le quatrième jour de mars de l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-neuf, et au présent annexé.

(Signé,)	GEORGE WORTHINGTON,	(L. S.)
"	JAMES WORTHINGTON,	(L. S.)
"	A. WALSH, Commissaire,	(L. S.)
"	ED. B., CHANDLER, Com.,	(L. S.)
"	C. J. BRYDGES, Commissaire,	(L. S.)
"	WILLIAM F. COFFIN, Com.,	(L. S.)

Témoin,

(Signé,) H. BERNARD,  
Député Ministre de la Justice.

[Les contrats et devis pour les sections Nos. 2, 3, 4, 5 et 6, ne sont pas imprimés ici, parce qu'ils sont en tous points semblables à ceux de la section No. 1, sauf les changements de noms.]

(Copie.)

LE PRÉSENT CONTRAT fait et passé ce quatrième jour de mars, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-neuf, entre George Worthington et James Worthington, tous deux de Québec Sud, dans la province de Québec, entrepreneurs, ci-après désignés comme les "Entrepreneurs" d'une part, et Sa Majesté la Reine Victoria représentée, dans le présent contrat, par Aquila Walsh, Ecr., M. P., l'honorable Edward Barron Chandler, Charles John Brydges, Ecr., et William Foster Coffin, Ecr., commissaires nommés sous l'autorité et en vertu d'un acte du parlement passé durant la session tenue dans la trentième année du règne de Sa Majesté, sous le titre d'"Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," et désignés ci-après comme "les Commissaires," d'autre part.

Attendu que les entrepreneurs ont, en vertu d'un certain contrat par écrit portant la date des présentes et exécuté entre eux et Sa dite Majesté, stipulé pour le prix y mentionné de faire construire et achever cette partie du chemin de fer intercolonial appelée section No. 1, telle que plus amplement décrite au dit contrat, et conformément aux plans et devis y mentionnés.

Et attendu qu'il a été convenu par et entre les entrepreneurs et les commissaires qu'en garantie du fidèle accomplissement par les entrepreneurs de toutes et chacune des stipulations portées aux dits contrat et devis, qui doivent être observées d'après leur teneur, les entrepreneurs délivreront ou transféreront aux commissaires les obligations ci-dessous spécifiées, et que les commissaires pourront détenir les deniers à l'avenir payables aux entrepreneurs, sujets aux conditions et charges ci-dessous énoncées.

A ces causes, le présent contrat fait foi que les entrepreneurs ont transféré et cédé, et ils transfèrent et cèdent par le présent aux commissaires à ce acceptant, les obligations suivantes, savoir : douze bons ou obligations des Etats-Unis d'Amérique, dénommés cinquante (five twenties), de l'année 1865, chacun pour la somme de \$1,000, cours monétaire américain, payables au porteur, et que les commissaires détiendront entre leurs mains sur les premiers paiements qui, en vertu du contrat, seront faits aux entrepreneurs, et jusqu'à ce que tel premier paiement atteigne cette somme, la somme de dix mille piastres, lesquelles

obligations et deniers, en tout et en partie, seront conservés par les commissaires ou leurs successeurs, aux conditions et charges suivantes, savoir :—

I. Tant que les entrepreneurs ne seront pas en défaut au sujet d'aucune partie des travaux mentionnés au dit contrat, ou de l'exécution d'aucune des conditions qui leur y sont imposées, les commissaires leur paieront tout intérêt provenant de ces obligations, ou des deniers ainsi détenus, et à l'expiration de deux mois de la date du certificat final, tel que prévu dans le dit contrat, ces obligations seront rétrocédées et les deniers payés aux entrepreneurs à leurs frais.

II. Au cas où les entrepreneurs manqueraient de remplir quelque'une des stipulations portées au dit contrat, lesquelles doivent être par eux remplies et exécutées selon leur vraie teneur, ou dans le cas où la totalité ou partie des travaux leur serait enlevée, ou que le contrat serait annulé, les dites obligations pourront être vendues, et les produits en provenant et les deniers ainsi détenus comme il est dit ci-haut, pourront être employés à l'achèvement des travaux ou au paiement de toute somme due en vertu du dit contrat, sous forme de dommages à liquider, ou les deux, et la balance, s'il en est, sera remise aux entrepreneurs, et les commissaires ne seront pas tenus de donner aux entrepreneurs avis de telle vente.

III. Dans cet acte il sera donné aux expressions y usitées la même interprétation que celle énoncée dans le 10<sup>e</sup> article du dit contrat.

En foi de quoi, les entrepreneurs ont ici respectivement apposé leurs signatures et leurs sceaux, et les commissaires agissant au nom de Sa Majesté ont respectivement apposé leurs signatures et leurs sceaux, le jour et l'année ci-dessus mentionnés, à Hull, dans la province de Québec.

(Signé,)	GEORGE WORTHINGTON,	(L. S.)
“	JAMES WORTHINGTON,	(L. S.)
“	A. WALSH, Commissaire,	(L. S.)
“	ED. B. CHANDLER, Com.,	(L. S.)
“	C. J. BRYDGES, Com.,	(L. S.)
“	WILLIAM F. COFFIN, Com.	(L. S.)

Signé, scellé et délivré en présence de  
(les interpolutions attestées étant faites au préalable.)

(Signé,) H. BERNARD,  
Dép. Min. de la Justice.

*Copie d'un rapport des Commissaires au Conseil Privé, en date du 11 février 1869.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

Ottawa, 11 février 1869.

Les commissaires chargés de la construction du chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de présenter à Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil leur rapport sur les soumissions qu'ils ont reçues pour les quatre sections du chemin de fer Intercolonial qui ont été annoncées.

Les commissaires donnèrent avis, le 18 décembre 1868, qu'ils seraient prêts à recevoir des soumissions pour les quatre sections du chemin de fer le 8 février 1869.

Des plans et profils préparés par l'ingénieur en chef furent exhibés à Ottawa, St. Jean, Halifax, Dalhousie et Rivière du Loup, et des exemplaires imprimés du devis général et des stipulations du contrat, telles qu'arrêtées par les commissaires, furent remis à ceux qui en firent la demande.

Des soumissions furent reçues jusqu'à 4 heures p. m., lundi, le 8 février 1869.

Les commissaires procédèrent à 4½ heures, le 8 de ce mois, à l'ouverture des soumissions; chaque soumission, au fur et à mesure qu'elle était ouverte fut numéroté consécutivement, et les initiales de chaque commissaire furent apposées à chaque commission.

Sept soumissions furent rejetées, parce qu'elles n'étaient pas dans les formes voulues, pour les raisons écrites au dos de chaque soumission, dont une liste est ci-annexée.

Deux cent quarante-sept soumissions furent reçues, tel qu'il appert d'après la liste insérée au long au registre des commissaires.

Les commissaires procédèrent ensuite, le 9 février 1869, à classer les soumissions pour chaque section, dont une liste est annexée au présent rapport.

Six soumissions furent reçues le matin du 9 février, mais comme elles étaient en retard elles ne furent ni ouvertes ni examinées.

Les commissaires discutèrent alors les mérites des différentes soumissions pour chaque section et en vinrent à la détermination, après mûre délibération, de recommander les soumissions les plus basses dans chaque cas, après s'être convaincus, tel que requis par la section 16 de l'acte du chemin de fer Intercolonial, 31 Vic., ch. 13, que les soumissionnaires avaient l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour mener les travaux à terme.

Les commissaires sont d'opinion qu'adopter un autre mode serait rendre parfaitement inutile le système des soumissions publiques et empêcher à l'avenir cette concurrence utile dont le but est la construction au plus bas prix possible des grands travaux publics.

#### SECTION No. 1.

La plus basse soumission pour la section No. 1 est celle de MM. H. H. Horsey et Cie., d'Ottawa, pour la somme de \$175,000, ou \$8,750 par mille.

Les commissaires sont d'avis que ces messieurs possèdent l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires, et recommandent en conséquence que leur soumission pour la section No. 1 soit acceptée.

#### SECTION No. 2.

La plus basse soumission pour la section No. 2 est celle de M. George Neilson, de Belleville, pour la somme de \$255,600, ou \$12,780 par mille.

Les commissaires avaient décidé d'accepter la soumission de M. Neilson, étant convaincus de son habileté à exécuter les travaux, lorsque le 10 de ce mois ils reçurent de lui la lettre suivante :

OTTAWA, 10 Février 1869.

Aux Commissaires du chemin  
de fer Intercolonial.

MESSIEURS,—En conséquence de la hâte apportée à la préparation de notre soumission, nous nous apercevons qu'il s'est glissé une erreur grave dans nos calculs pour la section No. 2, ce qui nous force à retirer notre soumission pour cette section.

Vous voudrez bien en ce cas nous renvoyer notre soumission pour la section 2, et en cela vous obligerez beaucoup

Vos humbles serviteurs,

(Signé,) GEORGE NEILSON et Cie.,

Les commissaires ne crurent pas à propos de contraindre, en recourant à la loi, M. Neilson à signer le contrat aux termes de sa soumission, et ils se virent dans l'obligation, en face de la règle qu'ils s'étaient tracée, de passer à la soumission la plus basse ensuite qui est celle de MM. George et James Worthington, de Québec Sud, pour la somme de \$299,000, ou \$14,950 par mille.

Les commissaires étant convaincus de l'habileté, de l'expérience et des ressources de MM. Worthington, recommandent que leur soumission pour la section No. 2 soit acceptée

#### SECTION No. 3.

La plus basse soumission pour la section No. 3 est celle de MM. John Elliott, R. Grant et C. Whitehead, de Branford, pour la somme de \$288,000, ou \$12,000 par mille.

Les commissaires étant convaincus de l'habileté, de l'expérience et des ressources de MM. Elliott, Grant et Whitehead, recommandent que leur soumission pour la section No. 3 soit acceptée.

## SECTION No. 4.

La plus basse soumission pour la section No. 4 est celle de MM. George et James Worthington, de Québec Sud, pour la somme de \$297,000 par mille.

Les commissaires étant convaincus de l'habileté, de l'expérience et des ressources de MM. Worthington, recommandent que leur soumission pour la section No. 4 soit acceptée.

(Signé),	A. WALSH,
"	ED. R. CHANDLER,
"	C. J. BRYDGES,
"	W. F. COFFIN,
	Commissaires.

*Copie d'un rapport adressé au Conseil Privé, en date du 3 Mars 1869.*

Les commissaires chargés de la construction du chemin de fer Intercolonial ont l'honneur d'annoncer au gouverneur en conseil que depuis l'envoi de leur rapport, en date du 11 février 1869, à l'effet de recommander la soumission de MM. H. H. Horsey et Cie., pour la section No. 1, pour la somme de \$175,000, ou \$8,750 par mille, ils ont reçu de ces messieurs la lettre suivante :

OTTAWA, 18 Février 1869.

MONSIEUR,—Après avoir révisé nos calculs pour la construction de la section No. 1 du chemin de fer Intercolonial, nous avons découvert, en additionnant la quantité des excavations dans le sol, une erreur de un million de pieds cubes, fait que nous pouvons prouver de la manière la plus satisfaisante. Nous avons fait part de cette erreur à nos cautions, et leur avons soumis la formule du contrat; ils ont objecté à grand nombre de clauses et ont refusé de nous prêter leur concours. Nous admettons avec eux qu'il y a dans le contrat certains points susceptibles d'objection. En conséquence, comme il nous est impossible d'obtenir les cautions que nous avons offertes, ou de signer le contrat tel qu'il est, nous avons cru bien faire en retirant notre soumission.

Nous sommes, Monsieur,  
 Vos très-humbles serviteurs,  
 (Signé,) H. H. HORSEY et Cie.

A. WALSH, Ecuyer,  
 Président de la commission du chemin  
 de fer Intercolonial, Ottawa.

Après réception de cette communication, les commissaires notifèrent MM. G. et J. Worthington de sa teneur, et furent informés par ces messieurs qu'ils étaient prêts à s'en tenir à leur soumission pour la section No. 1, la plus basse après celle de MM. Horsey et Cie.

Les commissaires étant d'opinion que MM. Worthington, de Québec Sud, possèdent l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour exécuter leurs contrats, recommandent que leur soumission pour la Section No. 1, pour la somme de \$189,700, ou \$9,485 par mille, soit acceptée.

Les commissaires, en recommandant qu'il soit permis à MM. Horsey et Cie., de retirer leur soumission, ont été engagés à le faire pour la raison qu'il aurait probablement fallu recourir à la loi pour les contraindre à signer et à accomplir les obligations qu'ils auraient contractées en faisant leur soumission, tandis qu'en même temps il est fort à désirer que les travaux soient poussés avec le plus de vigueur possible sur les quatre sections adjudgées.

En recommandant que la section soit offerte à MM. Worthington, les plus bas soumissionnaires ensuite, ont été induits à accepter cette proposition, non seulement pour la raison que les travaux devraient être commencés sans délai, mais encore parce que la soumission de MM. Worthington est modérée, et qu'ils sont amplement en état de mener leur entreprise à terme.

Les commissaires, en recommandant qu'il soit permis à MM. Horsey et Cie. de retirer leur soumission, et que la section soit adjugée à MM. Worthington, ne veulent pas qu'il soit compris qu'ils posent en principe que les soumissionnaires ont le droit de retirer leurs soumissions, ou bien, au cas où les adjudicataires ne pourraient remplir leurs obligations, que le contrat sera donné au plus bas soumissionnaire ensuite. Au contraire, les commissaires sont d'avis qu'en ce qui regarde les futures adjudications, les soumissionnaires devront se persuader qu'ils seront strictement tenus de mener leur entreprise à terme, et de payer tous dommages en surcroît de dépenses encourues par les commissaires en conséquence de la négligence ou du refus des adjudicataires, d'exécuter leurs contrats, en fournir des cautions, et de remplir les stipulations de leurs soumissions.

(Signé),	A. WALSH,
"	ED. B. CHANDLER,
"	C. J. BRYDGES,
"	W. F. COFFIN,
	Commissaires.

*Copie d'un rapport adressé au Conseil Privé, en date du 4 mars 1869.*

Les commissaires chargés de la construction du chemin de fer Intercolonial ont l'honneur d'informer le gouverneur en conseil que les contrats pour les quatre sections adjugées le 12 février dernier, ont été signés par les entrepreneurs d'après la formule sanctionnée par le gouvernement.

Les commissaires ont reçu de MM. Worthington, entrepreneurs de la section No. 4, une lettre dans laquelle ils demandent, vu le retrait de la soumission de MM. Horsey et Cie., et le fait que la section No. 1 leur a été adjugée en sus de la section No. 2, il leur soit permis de transférer la section No. 4 à MM. Elliot, Grant et Whitehead.

Cette demande est fondée sur la raison qu'ayant déjà les sections 1 et 2 ils craignent, vu la distance entre ces dernières et la section No. 4, et le peu de moyens de communication, qu'il leur serait impossible d'exercer sur le tout cette surveillance personnelle qui est d'ailleurs si désirable.

MM. Elliott, Grant et Whitehead sont prêts à accepter le transfert de la section No. 4, tel que le proposent MM. Worthington.

Les commissaires sont d'opinion que le transfert en question sera satisfaisant et le recommandent en conséquence à l'approbation du gouverneur en conseil.

(Signé),	A. WALSH,
"	C. J. BRYDGES,
"	W. F. COFFIN,
	Commissaires.

Bureau des Commissaires du Chemin  
de Fer Intercolonial,  
Ottawa, 4 mars 1869.

*Copie d'une lettre du Secrétaire des Commissaires du Chemin de Fer Intercolonial à l'Honorable Secrétaire d'Etat, en date du 10 mars 1869.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,  
Ottawa, 10 mars 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, copies des stipulations révisées du contrat, du devis général, des formules de soumission, de contrats (séparément) et d'actes de cautionnement, afin que ces documents soient soumis à l'approbation du gouverneur en conseil et déposés dans les archives du conseil privé.

J'ai, etc., (Signé), C. S. Ross,  
Secrétaire.

A l'Honorable Secrétaire d'Etat,  
Ottawa.

*Copie d'un rapport adressé au Conseil Privé, en date du 7 avril 1869.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

Ottawa, 7 avril 1869.

Les commissaires chargés de la construction du chemin de fer Intercolonial ont maintenant l'honneur de présenter leur rapport au gouverneur en conseil au sujet des soumissions qu'ils ont reçues pour les sections Nos. 5, 6 et 7 du chemin de fer Intercolonial, lesquelles ont été dûment énoncées.

Des soumissions ont été reçues jusqu'à 7 heures P. M., lundi, le 5 avril 1869.

Deux cent cinquante-deux soumissions ont été reçues comme il appert d'après la liste ci-annexée et qui est inscrite au long dans le registre des commissaires.

SECTION No. 5.

La plus basse soumission pour la section No. 5 est celle de M. M. Berlinguet et Huot, de Québec, pour la somme de \$345,987, ou \$13,307 par mille.

Les commissaires sont d'opinion que ces messieurs possèdent l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires et recommandent que leur soumission pour la section No. 5 soit acceptée.

Quant aux sections Nos. 6 et 7, les commissaires ne sont pas encore prêts à faire rapport.

(Signé),	A. WALSH,
"	ED. B. CHANDLER,
"	C. J. BRYDGES,
"	W. F. COFFIN,
	Commissaires.

*Copie d'un rapport adressé au Conseil Privé, en date du 18 avril 1869.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

Ottawa, 17 Février 1869.

Les commissaires chargés de la construction du chemin de fer Intercolonial ont maintenant l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil au sujet des soumissions pour la section No. 6, dans le Nouveau-Brunswick.

La plus basse soumission est celle de M. A. L. Sinclair, de Moncton, pour la somme de \$237,000, ou \$11,800 par mille.

Les commissaires, après avoir minutieusement examiné cette soumission et les cautions offertes, ont été contraints de décider que les cautions n'étaient pas suffisantes, et ils se sont mis en communication avec M. Sinclair à ce sujet.

Après différentes entrevues, M. Sinclair adressa définitivement la lettre suivante aux commissaires :

OTTAWA, 17 avril 1869.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous informer que n'ayant pu me procurer des cautions satisfaisantes, je prends maintenant la liberté de retirer ma soumission pour la Section No. 6. En vous faisant connaître la détermination que j'ai prise à cet égard, permettez que je vous exprime ma reconnaissance pour la courtoisie et la justice que vous m'avez témoignées.

Je suis, Messieurs,  
 Votre obéissant serviteur,  
 (Signé,) ANGUS L. SINCLAIR.

Aux Commissaires du Chemin  
 de Fer Intercolonial.

La soumission la plus basse ensuite est celle de M. Jacques Jobin, de Lévi, pour la somme de \$241,500, ou \$11,500 du mille.

Les commissaires après avoir minutieusement examiné cette soumission et les cautions offertes sont d'avis que le soumissionnaire possède la capacité, l'expérience et les ressources nécessaires, et ils recommandent en conséquence que la soumission de M. Jacques Jobin, pour la Section No. 6, soit acceptée.

(Signé,)

“

“

“

A. WALSH,  
ED. B. CHANDLER,  
C. J. BRYDGES,  
W. F. COFFIN,  
Commissaires.

*Copie d'un rapport du Conseil Privé, en date du 21 avril 1869.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,  
Ottawa, 21 avril 1869.

Les commissaires chargés de la construction du chemin de fer intercolonial ont maintenant l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil sur la Section No. 7, dans la Nouvelle-Ecosse.

La plus basse soumission est celle de M. H. H. Bailey, pour la somme de \$333,600, ou \$13,980 par mille.

Au sujet de cette soumission, les commissaires ont reçu de M. Bailey la lettre suivante :—

Aux Commissaires du Chemin de Fer Intercolonial.

Ayant été grandement trompé dans mes calculs des excavations dans le sol et des constructions, je me vois forcé de retirer ma soumission. Dans l'espoir que vous approuverez ma démarche.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

H. H. BAILEY.

La soumission la plus basse ensuite est celle de MM. Berlinguet et Huot, pour la somme de \$351,875, ou \$14,661 par mille.

Au sujet de cette soumission, les commissaires ont reçu de MM. Berlinguet et Huot la lettre suivante :

OTTAWA, 10 avril 1869.

Aux Commissaires du Chemin de Fer Intercolonial.

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur de vous informer que nous ne désirons plus continuer à nous porter soumissionnaires pour la Section No. 7 du chemin de fer Intercolonial, et nous demandons en conséquence qu'il nous soit permis de retirer notre soumission pour cette section, vu que nous avons obtenu le contrat pour la Section No. 5.

Nous avons l'honneur d'être, Messieurs,

Vos très obéissants serviteurs,

(Signé,)

“

L. H. HUOT,

F. X. BERLINGUET.

La troisième soumission la plus basse est celle de MM. Lowe et Hanson, pour la somme de \$358,248, ou \$14,927 par mille.

La quatrième soumission la plus basse est celle de M. C. A. Bailey, pour la somme de \$396,000, ou \$16,500 par mille.

La cinquième soumission la plus basse est celle de MM. Macdonald et Cie., pour la somme de \$408,000 ou \$17,000 par mille.

Au sujet des soumissions de MM. Lowe et Hanson, C. A. Bailey et Macdonald et Cie., les commissaires prennent la liberté de faire rapport qu'après examen minutieux, ils ne sont pas satisfaits des cautions offertes dans aucun de ces cas, et sont convaincus que nulle des parties ne possède l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour leur permettre de mener à terme le contrat pour lequel elles ont soumissionné.

La sixième soumission la plus basse est celle de MM. H. J. Sutton et Cie., de Paris, pour la somme de \$413,955, ou \$17,284 par mille.

Les commissaires après avoir minutieusement examiné cette soumission et les cautions offertes sont d'avis que les soumissionnaires possèdent l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour exécuter les travaux, et ils recommandent en conséquence que la soumission de MM. H. J. Sutton et Cie., pour la Section No. 7 soit acceptée.

(Signé,)	A. WALSH,
"	ED. B. CHANDLER,
"	C. J. BRYDGES,
"	W. F. COFFIN,
	Commissaires.

*Copie d'un rapport du Conseil Privé, en date du 22 avril 1869.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

Ottawa, 22 avril 1869.

Les commissaires chargés de la construction du chemin de fer Intercolonial ont l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil, que le 7 avril dernier ils ont recommandé que la soumission de MM. Berlinguet et Huot pour la Section No. 5 fut acceptée (recommandation qui a été adoptée par le gouverneur en conseil), qu'ils se sont mis en communication avec ces messieurs au sujet de l'exécution du contrat aux termes de leur soumission; qu'après un délai considérable ils ont reçu de MM. Berlinguet et Huot la lettre suivante:—

OTTAWA, 22 avril 1869.

MM. les Commissaires du Chemin de Fer Intercolonial.

MESSIEURS,—Depuis que nous avons eu l'honneur d'être informés par la lettre du secrétaire de la commission du 8 courant, que notre soumission pour la Section No. 5 était acceptée, il est survenu des circonstances que nous ne pouvions prévoir, et qui nous mettent dans l'impossibilité de donner au gouvernement les cautions promises; en conséquence, nous demandons la permission de retirer notre soumission.

Nous avons l'honneur d'être, Messieurs,  
Vos très-obéissants serviteurs,

(Signé,) L. H. HUOT,  
" F. X. BERLINGUET.

Les commissaires, après avoir pleinement considéré la valeur légale des cautions offertes, lorsque ces cautions refusent, comme dans le cas actuel, d'exécuter les contrats, sont d'avis qu'il serait de fait impossible de contraindre ces cautions à consentir les obligations nécessaires, et comme le seul recours possible serait une action pour dommages à venir, les commissaires recommandent que l'ordre en conseil acceptant la soumission de MM. Berlinguet et Huot, pour la section 5, soit rescindé.

La soumission la plus basse ensuite est celle de M. M. Fournier, pour la somme de \$360,750, ou \$13,875 par mille, mais en ce cas l'on a omis d'offrir des cautions.

La quatrième soumission la plus basse ensuite est celle de M. H. H. Bailey, pour la somme de \$361,400, ou \$13,000 par mille, mais elle a été subséquemment retirée par M. Bailey.

En conséquence du délai apporté par M. M. Berlinguet et Huot à parfaire le contrat, les commissaires crurent de leur devoir d'examiner d'autres soumissions, et après y avoir procédé, ils purent se convaincre que les cautions offertes par MM. Fahey et Cie. n'étaient pas satisfaisantes, et que cette société ne possédait ni l'habileté, ni l'expérience, ni les ressources nécessaires pour leur permettre d'exécuter le contrat.

La soumission la plus basse ensuite est celle de M. Edward Haycock, pour la somme de \$361,574, ou \$13,907 par mille. Les commissaires étant convaincus que M. Haycock

possède l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour mener les travaux à terme, recommandent que sa soumission pour la Section No. 5 soit acceptée.

(Signé) A. WALSH,  
 " ED. B. CHANDLER,  
 " C. J. BRYDGES,  
 " W. F. COFFIN,  
 Commissaires.

*Copie d'un rapport au Conseil Privé, en date du 12 février 1869.*

Vu la recommandation de l'hon. ministre intérimaire des travaux publics, et pour les raisons énoncées dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, le comité recommande que les soumissions suivantes pour la construction des Sections Nos. 1, 2, 3 et 4 soient acceptées, et que les contrats soient passés en conséquence :—

Section No. 1 adjugée à MM. Horsey et Cie., Ottawa, pour la somme de \$175,000, ou \$8,750 par mille.

Section No. 2 à MM. George et James Worthington, de Québec Sud, pour la somme de \$299,000, ou \$14,950 par mille.

Section No. 3 à MM. John Elliott, Robert Grant et Charles Whitehead, de Brantford pour la somme de \$288,000, ou \$12,000 par mille.

Section No. 4 à MM. George et James Worthington, de Québec Sud, pour la somme de \$297,000, ou \$11,000 par mille.

Certifié.

(Signé) WM. H. LEE,  
 Greffier, C. P.

*Copie d'un rapport de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 25 février 1869.*

Vu la communication, en date du 19 février 1869, des commissaires du chemin de fer Intercolonial, exposant que d'après une lettre reçue de MM. Horsey et Cie., en date du même mois, il appert que cette société déclare qu'ayant découvert une erreur d'une nature importante dans les calculs sur lesquels était basée leur soumission pour la section No. 1 du chemin de fer Intercolonial, leurs cautions refusant de consentir les obligations nécessaires, en conséquence de quoi, et pour d'autres causes, surgissant d'irrégularités dans la forme du contrat, ils se croient contraints de retirer leur soumission pour la construction de cette section.

Les commissaires déclarent qu'en conséquence du retrait de MM. Horsey, ils recommandent que la soumission de MM. George et James Worthington, pour le Section No. 1, étant la plus basse ensuite, pour la somme de \$189,700, ou \$9,485 par mille, soit acceptée.

Le comité recommande que la soumission de MM. Worthington, pour la section ci-dessus, soit acceptée en conséquence.

Certifié.

(Signé) WM. H. LEE,  
 Greffier, C. P.

*Copie d'un Rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur en Conseil, le 5 mars 1869.*

Vu la communication, en date du 4 mars 1869, des commissaires du chemin de fer Intercolonial, exposant que les contrats pour les quatre sections adjugées le 12 février dernier, ont été signés par les entrepreneurs d'après la forme approuvée par le gouvernement.

Qu'ils (les commissaires) ont reçu une lettre de MM. Worthington, entrepreneurs de la Section No. 4, dans laquelle ils demandent, vu le retrait de MM. Horsey, à la suite duquel

la Section No. 1 leur est échue, qu'il leur soit permis de transférer la section No. 4 à MM. Elliott, Grant et Whitehead.

Qu'ils font cette demande pour la raison qu'ayant déjà les sections Nos. 1 et 2, ils craignent, vu la grande distance entre ces sections et celle No. 4, et la difficulté des moyens de communications, de ne pouvoir consacrer à la totalité des travaux toute l'attention personnelle d'ailleurs si désirable en pareil cas.

Les commissaires exposent que MM. Elliott, Grant et Whitehead ont écrit qu'ils sont prêts à accepter le transfert proposé de la Section No. 4.

Les commissaires déclarent qu'à leur avis le transfert proposé sera satisfaisant, et recommandent en conséquence que l'arrangement soit ratifié par Votre Excellence en conseil.

Le comité concourt dans la recommandation des commissaires et le soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Certifié.

(Signé,)

WM. H. LEE,  
Greffier, C. P.

*Copie d'un Rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 12 mars 1869.*

Le comité a pris en considération certaines formules soumises à l'approbation de Votre Excellence par les commissaires du chemin de fer Intercolonial, savoir :—

Stipulation du contrat,  
Devis général,  
Formule de soumission,  
Formule de contrat,  
Cautionnement.

Il recommande que ces formules soient adoptées pour les contrats des travaux sur cette ligne.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la justice, le comité est d'avis que les formules ainsi soumises et ci-annexées soient approuvées et adoptées.

Certifié.

(Signé,)

WM. H. LEE,  
Greffier, C. P.

*Copie d'un Rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 8 avril 1869.*

Vu la recommandation de l'honorable ministre intérimaire des travaux publics, et pour les raisons énoncées dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, le comité est d'avis que la soumission de MM. Berlinguet et Huot, de Québec, pour la construction de la Section No. 5, pour la somme de \$345,997, ou 13,307 par mille, soit acceptée, et qu'un contrat soit passé en conséquence.

Certifié.

(Signé,)

WM. H. LEE,  
Greffier, C. P.

*Copie d'un Rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 19 avril 1869.*

Vu la recommandation de l'honorable ministre intérimaire des travaux publics, et pour les raisons énoncées dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, le

comité est d'avis que la soumission de M. Jacques Jobin, de Lévis, pour la construction de la Section No. 6 de ce chemin de fer, pour la somme de \$241,500, ou \$11,500 par mille, soit acceptée, et qu'un contrat soit passé en conséquence avec M. Jobin.

Certifié.

(Signé,)

WM. H. LEE,  
Greffier, C. P.

*Copie d'un Rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 23 avril 1869.*

Vu la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, et pour les raisons énoncées dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, le comité est d'avis que la soumission de MM. Berlinguet et Huot, pour la construction de la Section No. 5 de ce chemin de fer, soit rescindée, et que la soumission de M. Edward Haycock, pour la construction de cette section, pour la somme de \$361,574, ou \$13,907 par mille, soit acceptée, et qu'un contrat soit passé en conséquence.

Certifié.

(Signé,)

WM. H. LEE,  
Greffier, C. P.

*Copie d'un Rapport de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 23 avril 1869.*

Vu la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, et pour les raisons énoncées dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, le comité est d'avis que la soumission de MM. H. J. Sutton et Cie., de Paris, Ontario, pour la construction de la Section No. 7 de ce chemin de fer, pour la somme de \$413,955, ou \$17,243 par mille, soit acceptée, et qu'un contrat soit passé en conséquence.

Certifié.

(Signé,)

WM. H. LEE,  
Greffier, C. P.

## RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, du 19 avril, demandant copie de toute correspondance relative aux explorations des différentes routes projetées du chemin de fer Intercolonial, et de tous les documents qui s'y rattachent; et aussi, copie de tous ordres en conseil à cet égard, depuis la dernière réponse.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

*Secrétaire d'Etat.*

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,  
Ottawa, 11 Mai 1869.

(TRADUCTION.)

(No. 112.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Ottawa, 12 mars 1868.

MONSIEUR,—Le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick ayant offert de transporter au gouvernement du Canada son contrat avec la compagnie Intercoloniale de Contrat pour la construction d'un chemin de fer entre Moncton et Sackville, dans le Nouveau-Brunswick, dans la perspective que l'on trouverait l'ouvrage fait sur ce chemin, sous le rapport du tracé et autres conditions, convenable pour le chemin de fer Intercolonial, il a été décidé de faire faire une étude et exploration de cette route, afin de mettre Son Excellence en état de juger si la proposition du gouvernement du Nouveau-Brunswick peut être acceptée.

L'honorable Ministre vous a nommé pour faire cette exploration, et m'a donné ordre de vous prier de faire vos préparatifs en conséquence.

Je dois de plus ajouter, pour votre information, que, supposant que l'endroit du chemin de fer Européen et Nord-Américain, où le chemin en question le rejoint, se trouverait convenable pour le chemin de fer Intercolonial, vous aurez la complaisance de faire rapport s'il n'est pas possible de tracer un meilleur alignement que celui qui existe actuellement, de ce point à celui où vous avez terminé votre exploration récente à ou près d'Amherst, et dans le cas où vous inclinerez pour l'affirmative, vous donnerez les raisons de votre opinion.

Vous ferez aussi un rapport de la valeur de l'ouvrage fait, et de celle des matériaux qui se trouvent sur les lieux, en vertu du contrat.

Vous trouverez ci-inclus, pour votre information, certains papiers et documents qui se rattachent à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

F. BRAUN,

*Secrétaire.*

Sandford Fleming, écr., Ottawa.

(No. 389.)

HALIFAX, 20 mai 1868.

*L'honorable Wm. McDougall, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics.*

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les explorations préliminaires qui se font maintenant dans le Nouveau-Brunswick et dans Québec en vertu de votre autorisation du 12 mars.

Vers la fin d'avril, je vous fis un rapport verbal des mesures que j'avais prises pour obtenir les renseignements désirés, ainsi que des progrès faits jusqu'alors. Le 30 du mois dernier, je vous soumis une estimation basée sur les récentes explorations préliminaires faites entre le Dégelé, sur le lac Témiscouata, et la Rivière-du-Loup. Vous êtes donc en possession des résultats généraux de cette partie de l'exploration.

A partir de l'établissement du Dégelé, l'exploration a depuis été poussée vers le sud, le long de la vallée de la Madawaska, jusqu'à un endroit qui se trouve à trois milles au nord de la frontière du Nouveau-Brunswick, où l'on a découvert un passage dans les collines élevées qui sont situées à l'est de la vallée; et l'on s'efforce en ce moment de trouver une voie praticable parallèle à la rivière St. Jean, en allant vers les Grandes-Chutes.

La ligne rouge, jusqu'à la rivière Squalook, au point A, indique le terrain parcouru par le parti d'exploration. Il a trouvé une voie praticable jusqu'ici, mais elle fait un détour de la ligne droite extrêmement malencontreux, quoique inévitable, je le crains. Cette déviation est due au terrain élevé et accidenté qui se rencontre sur la route et qui ne peut être traversé qu'en suivant la ligne indiquée sur la carte. Ce parti doit poursuivre l'exploration autant que possible dans la direction indiquée, jusqu'à ce qu'il rejoigne un autre parti venant du sud dans le même but, à moins qu'il ne se présente quelque obstacle insurmontable.

A partir de la rivière Tobique, une voie a été explorée par la vallée des Trois-Ruisseaux et la rivière au Saumon jusqu'à la Petite-Rivière, au nord des Grandes-Chutes. Les rampes sont assez fortes, mais les travaux d'art seront comparativement légers. La ligne rouge B et C indique le terrain parcouru par le parti, et la ligne de points rouges indique la section qui reste à explorer.

Vous désiriez qu'une exploration fût faite entre les points C et D, afin de constater si l'on ne pourrait pas y tracer une voie de chemin de fer, en ligne directe entre les sources de la Nashwask ou les Fourches de Miramichi et la rivière Tobique, environ à mi-chemin entre la Wapskihegan et la rivière St. Jean. Il paraît, d'après les rapports que j'ai reçus, que le terrain ne permettra pas la construction d'un chemin de fer en ligne directe, et que la route la plus propice que l'on ait trouvée jusqu'ici est en faisant un détour par la Wapskihegan, sur une partie de la route de la ligne centrale explorée en 1864. Cette route est aussi indiquée en rouge sur le plan ci-joint.

Entre la Rivière-du-Loup et la Métapédiac, trois partis ont été occupés à explorer. Le pays a été examiné dans tous les sens, entre la Métapédiac et la Métis, et après beaucoup de difficultés et d'incertitudes, on a réussi à trouver une route praticable. Les explorateurs sont maintenant à travailler entre Métis et la Rivière-du-Loup, et il s'écoulera encore quelque temps avant que je puisse être en mesure de faire rapport d'un plein succès. Depuis Métis jusqu'à la rivière Rimouski, l'on n'a rencontré aucune difficulté sur la ligne projetée, mais depuis ce dernier endroit jusqu'à la rivière des Trois-Pistoles, près de l'établissement d'Abonbisquash, le terrain est défavorable. Nous sommes maintenant à la recherche d'une route convenable plus près du St. Laurent, et nous avons bon espoir de réussir. Ces partis poursuivront leurs opérations jusqu'à ce qu'ils aient trouvé ce qu'ils cherchent.

J'ai, conformément à vos instructions verbales, visité la rivière Miramichi à Chatham et Newcastle et au-delà, et j'ai fait une exploration minutieuse et des sondages dans la rivière, afin de trouver l'endroit le plus propice pour la traverser, dans le but de raccourcir la ligne.

Comme le but de l'exploration et de l'examen serait incomplet sans des renseignements certains sur les abords de la rivière aux endroits où l'on se propose de la traverser, j'ai pris des mesures pour constater comment on peut le plus facilement arriver à la rivière, pour un chemin de fer, au nord et au sud.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé)

SANFORD FLEMING.

*Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par S. E. le Gouverneur-Général en Conseil, le 3 juillet 1868.*

Le comité ayant mûrement considéré le choix du tracé sur lequel le chemin de fer Intercolonial, reliant Québec et Halifax, devrait être construit, a l'honneur de faire rapport que, dans son opinion, ce chemin de fer devrait être construit sur une ligne partant du port de la Rivière-du-Loup et allant à la rivière des Trois-Pistoles,—de là jusqu'à un point quelconque de la Baie des Chaleurs ou auprès,—et de là jusqu'à la ville de Truro.

Le comité recommande de plus que si ce tracé reçoit la sanction de Votre Excellence, il soit soumis à l'approbation de Sa Grâce le Secrétaire d'Etat pour les Colonies, conformément aux termes de la seconde section de "l'Acte d'Emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867."

Pour copie conforme,

WM. H. LEE,  
Greffier, C. P.

(No. 456.)

*Télégramme de C. Schreiber à l'Hon. Wm. McDougall.*

NEWCASTLE, N. B., 13 juillet 1868.

*A l'Hon. Wm. McDougall.*

Traverse de la rivière Miramichi et abords très favorables. Ligne de la Rivière-du-Loup à Métis très satisfaisante.

(Signé),

C. SCHREIBER.

(No. 40,475.)

HALIFAX, N. E., 18 juillet 1868.

*A l'Hon. Wm. McDougall, C. B.,*

*Ministre des Travaux Publics, Ottawa.*

MONSIEUR,—Ainsi que j'en ai été prié par M. C. Schreiber, je vous ai expédié aujourd'hui les plans et profils d'une exploration faite entre Amherst, dans cette province, et le chemin de fer Européen et Nord-Américain, dans le Nouveau-Brunswick, indiquant la route projetée du chemin de fer Intercolonial à travers cette section du pays.

J'ai envoyé trois plans et trois profils qui peuvent être décrits comme suit, savoir :—

Plan No. 1, indiquant la position d'une ligne projetée et de la ligne entre Amherst et le chemin de fer Européen et Nord-Américain à la station du chemin de Dorchester. Il indique aussi, par une ligne bleue, une voie alternative sur une partie de la route; celle-ci offre l'avantage de meilleures rampes et de travaux d'art moins considérables, en passant sur un pont connu sous le nom de pont de W. W. Watley.

Le profil No. 1 se rapporte à ce plan.

Le plan No. 2 est fait depuis la jonction nord du bureau de poste d'Aboushagan, ou vers le 18e mille d'Amherst, jusqu'au prolongement oriental du chemin de fer Européen et Nord-Américain, à l'est de la station du Ruisseau de Cook.

Le profil No. 2 se rapporte à ce plan.

Le profil No. 3 se rapporte à une partie de la ligne depuis le marais du Tintamarre, en traversant les hauteurs, en ligne droite entre Amherst et le chemin de fer Européen et Nord-Américain.

Il y a aussi une carte générale, faite sur une petite échelle, indiquant les positions relatives du chemin de fer Européen et Nord-Américain, de son prolongement oriental, et des routes projetées et indiquées sur les grands plans.

J'ai expédié ces plans par la compagnie d'express.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

W. H. TREMAINE,  
I. C.

*A l'Hon. Secrétaire d'Etat de la Puissance du Canada.*

MONSIEUR,—Les soussignés ayant, dans une communication antérieure, présenté quelques raisons pour lesquelles, à leur avis, le gouvernement fédéral devrait accepter la section de chemin de fer désignée sous le nom de Prolongement Oriental du chemin de fer Européen et Nord-Américain comme partie du chemin de fer Intercolonial, prennent la liberté de compléter leur lettre du 29 octobre par les observations suivantes :—

L'on calcule que la jonction, à l'endroit actuellement projeté, raccourcirait de quatre milles la distance de Québec à St. Jean, comparativement à une jonction opérée au chemin de Dorchester. Si, cependant, l'intersection de la ligne du chemin de fer Européen et Nord-Américain avec la dernière ligne se fait aux moulins de Humphrey, la distance de Québec et des ports du Nord à St. Jean serait réduite de onze milles. Nous désirons attirer particulièrement l'attention sur ce point, parce que c'est une considération importante, en ce que l'Intercolonial se trouvera en meilleure position de lutter avantageusement contre le "Prolongement Occidental."

Nous mentionnerons que l'une des principales objections au choix de la route du major Robinson était qu'elle augmentait considérablement la longueur de la voie qu'auraient à parcourir les voyageurs et le fret venant de Québec, d'Ontario et de la partie nord du Nouveau-Brunswick, à destination de St. Jean ou destinés à être expédiés de ce port, comparativement à la distance à parcourir par les autres routes projetées et par la ligne rivale du "Prolongement Occidental."

Il semblerait sage et judicieux, de la part du gouvernement fédéral, de faire disparaître cette objection autant que possible,—de réduire les avantages d'une ligne rivale là où c'est possible,—d'accroître les facilités d'accès au havre de St. Jean, en donnant à la Puissance deux ports ouverts en toute saison de l'année, au lieu d'un seul, et aux deux provinces des avantages à peu près égaux.

L'on peut arriver à ces fins, jusqu'à un certain point, en opérant la jonction avec le chemin de fer Européen et Nord-Américain du côté nord, aux moulins de Humphrey ou au Ruisseau de Cook, au lieu de la faire au chemin de Dorchester, comme le propose M. Fleming.

Nous allons exposer quelques-uns des avantages que l'on peut réclamer pour la ligne maintenant en voie de construction *via* Sackville et Dorchester, comparée à la route explorée par M. Fleming. Cette dernière traverse un pays inhabité et, ce qui est encore plus blâmable, un terrain dont la plus grande partie étant marécageuse et stérile, est tout à fait impropre aux établissements,—tandis que la première, ainsi que nous le disions dans notre lettre précédente, traverse un pays fortement peuplé et très fertile, et qui se trouve à proximité du comté d'Albert, fort riche en ressources agricoles et minérales.

Ce sont là des considérations qui, à nos yeux, devraient avoir un grand poids dans le choix de la route, car les chemins de fer dépendent partout en grande partie, pour se créer un revenu, des ressources locales.

Nous soumettons les chiffres suivants relatifs au commerce et aux affaires du comté d'Albert, dont la population ne peut aujourd'hui être moindre de douze mille âmes. En 1866, ses exportations étaient évaluées à \$222,293. Le recensement de 1861 fait voir que la valeur des fermes et instruments aratoires était alors de \$2,167,854. La valeur des manufactures était de \$188,739.

Le nombre des bestiaux, &c.....	23,700	
La quantité de foin produite, de.....	20,000	tonneaux.
“ de grain “ .....	135,500	boisseaux.
“ de légumes “ .....	226,000	“
“ de beurre “ .....	244,300	lbs.
“ de fromage “ .....	7,000	“
“ de laine “ .....	31,000	“
“ de porcs abattus, de.....	517,500	“
“ de charbon extrait, de. . . . .	15,000	tonneaux.
“ de pierre à construire exportée, de.....	5,000	“
“ de gypse .....	22,000	“

L'on peut se former, d'après ces chiffres, une idée des affaires locales que la ligne maintenant en construction retirerait de ce seul comté.

Nous nous permettrons aussi de soumettre quelques statistiques, tirées des rapports du recensement, indiquant la population des principales paroisses que la ligne traverse aujourd'hui dans le comté de Westmoreland :—

Population de Dorchester.....	6,000
“ Sackville.....	4,500
“ Moncton et.....	} 7,500
“ Westmoreland.....	

Le recensement de 1861 fait voir que dans Dorchester et Sackville seulement :—

La valeur des produits manufacturés était de.....	\$894,000
“ “ des fermes et instruments aratoires, de.....	2,539,800
Le nombre des bestiaux, de.....	23,000
La quantité de foin produite, de.....	19,500 tonneaux.
“ de grain “ .....	171,000 boisseaux.
“ de légumes “ .....	213,400 “
“ de beurre “ .....	197,000 lbs.
“ de fromage “ .....	13,000 “
“ de laine “ .....	26,600 “
“ de pores abattus, de.....	378,200 “
“ de pierre à construire exportée, de.....	7,000 tonneaux.
Valeur totale du poisson pris.....	\$15,000

Ces deux paroisses seules, avec le comté d'Albert, possèdent une population de plus de douze mille habitants, dont bien peu retireraient quelque avantage de la construction de la ligne de M. Fleming.

Les objections apportées contre la ligne du “Chemin de Dorchester,” recommandée par M. Fleming, peuvent être également faites, au point de vue du caractère du pays qu'elle traverse et de l'absence de tout trafic local, contre sa route du Ruisseau de Cook.

Il nous semble donc qu'en tenant compte de la diminution de la distance entre Québec et les comtés nord du Nouveau-Brunswick et le port de St. Jean, de l'utilité du chemin pour les habitants des comtés de Westmoreland et d'Albert, et de la certitude d'obtenir un trafic local important, les arguments apportés en faveur de la route recommandée sont irréfutables. Nous laissons donc en toute confiance la question entre les mains du gouvernement fédéral.

Nous avons l'honneur d'être, etc.,

A. R. WETMORE,  
JOHN A. BECKWITH.

OTTAWA, 4 Novembre 1868.

PUISSANCE DU CANADA, DEPARTEMENT DES DOUANES,  
OTTAWA, 19 Novembre 1868.

MONSIEUR,—Je suis chargé par l'hon. Ministre des Douanes de vous transmettre le mémoire ci-joint des habitants de Dalhousie, province du Nouveau-Brunswick, au sujet du tracé du chemin de fer Intercolonial, avec prière de le soumettre à Son Excellence l'administrateur du gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

CHAS. P. BLISS,  
Secrétaire.

L'hon. Secrétaire d'Etat.

A Son Excellence le très-honorable Charles Stanley, Vicomte Monek, de Ballytrammon, dans le comté de Wexford, dans la pairie d'Irlande, baron Monek de Ballytrammon, dans le comté de Wexford, dans la pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

La requête des habitans de la ville de Dalhousie, dans le comté de Ristigouche,

*Expose très-humblement,*—

Que vos pétitionnaires ont appris avec surprise et regret que la ligne du chemin de fer Intercolonial que l'on est en voie de tracer entre Bathurst et Campbellton passe à quatre milles en arrière de la ville et du havre de Dalhousie, à son point le plus rapproché, ce qui aura l'effet d'exclure des avantages qu'en retirera le public l'un des havres de l'Amérique Britannique les plus sûrs, de l'accès le plus facile, et des plus importants, accessible en tout tems de nuit ou de jour,—un havre dont tous les commandants des vaisseaux de guerre de Sa Majesté qui visitent le port de tems à autre parlent comme étant le plus sûr et le plus commode pour l'entrée des plus grands vaisseaux, dans lequel ils peuvent jeter l'ancre et dont il peuvent partir sans obstacle en tout tems de la marée.

Que, par sa position, il se trouve le port le plus rapproché de l'Angleterre, par la voie du détroit de Belle-Ile, d'où l'on puisse toucher la ligne de l'Intercolonial, et dans le cas où l'on construirait la grande ligne projetée pour relier l'Atlantique au Pacifique sur le territoire britannique, il se trouverait, pendant le tems où la navigation reste ouverte, le terminus maritime le plus rapproché, le meilleur et le plus sûr de toutes les possessions anglaises.

Que pour les habitans de la Baie des Chaleurs en général, et spécialement pour les districts de Gaspé et de Bonaventure, il serait de l'importance la plus vitale pour la réception et la transmission du fret, et plus particulièrement à cause de l'avantage qu'il offrirait à ceux qui sont engagés dans les pêcheries, non-seulement pour l'expédition immédiate et quotidienne du poisson frais aux différents marchés, mais encore pour celle des grandes quantités de poisson séché et salé qui seront probablement déchargées des goëlettes qui reçoivent les produits des différentes pêcheries durant la saison de pêche, puisqu'il offrirait l'avantage d'une prompte et facile expédition et leur permettrait de commencer immédiatement un second ou un troisième voyage, ce qui épargnerait le tems qui serait perdu en allant à un port éloigné pour trouver un marché ou décharger.

Que vos pétitionnaires sont d'avis que les difficultés que l'on rencontrerait sous le rapport des travaux d'art, pour amener la ligne par Dalhousie, ne sont pas telles qu'elles puissent en empêcher l'entreprise, et que la plus grande distance n'est pas d'une forte importance, comparativement aux avantages et aux facilités que retirerait le commerce si la ligne touchait à un terminus d'eau profonde commode et sûr.

Qu'il n'y aura aucun endroit convenable sur la ligne pour décharger l'outillage et les matériaux requis pour la construction du chemin, tel que passe aujourd'hui le tracé, et que le surcroît de dépenses occasionné par le voiturage de ces matériaux—mode auquel il faudra avoir recours sur toute la ligne—en augmentera considérablement les frais de construction.

Qu'en prolongeant la ligne, la distance de surplus ne dépassera pas trois milles ou à peu près, en faisant le changement demandé.

Vos pétitionnaires prient donc humblement Votre Excellence de vouloir bien ordonner une exploration de la ligne telle qu'ils la demandent, dans le but de l'adopter en définitive ou d'en décider suivant que Votre Excellence le jugera convenable.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

William Hamilton, M. C. L. W. M. Credwell.

Wm. Montgomery, M. P. P. Alex. Hamilton.

A. Barbaric. John Phillips.

W. S. Smith, jr. Joseph Windsor, J. P.

Wm. G. Deckson, M. D. Geo. Haddow.

David Sadler. Donald Ross.

Jas. Harrie. Ed. Harcoe.

Hugh Fredette. Ach. McKenzie.

Archibald McKenzie. Wm. Murphy.

Robt. McGood. Jas. Moffatt.

J. C. Barbaric.

J. W. Cullen.

Geo. Moffatt.

John Hamilton.

D. W. Stewart.

H. A. Johnson.

Wm. Jamieson.

Wm. Dempra.

Arch. McEwen.

Neil McLean.

Wm. Draper.  
 Angus Fraser  
 Ed. Gorder.  
 Jas. Brown.  
 Francis Johnston.  
 Alex. Load.  
 Jas. Russell.  
 Thos. Murray.  
 Lauchlan McCordy.  
 Hugh Cumming.  
 Alex. McKay.

J. R. Miller.  
 S. Shaw.  
 E. Hamilton.  
 Arch. Chisholm.  
 Ed. J. Delaney.  
 John McA. E. Kill.  
 Levis Edwards.  
 Robert Moffatt.  
 Daniel Delaney.  
 A. K. Thompson.  
 W. S. Smith, J. P.

Ed. Good.  
 Patrick Maganean.  
 James Murray.  
 James Fraser.  
 Chas. Gokie.  
 Wm. McNeish.  
 John McNeish.  
 Wm. H. Rudolf.  
 E. J. Stewart.  
 Jas. Jurdise.  
 A. E. DesBrisay.

(No. 30.)

## HOTEL DU GOUVERNEMENT,

HALIFAX, N. E., 11 août 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour l'information de Son Excellence le Gouverneur-Général, copie d'une minute du conseil approuvée par moi, au sujet du tracé de la ligne du chemin de fer projeté, entre Truro, en cette province, et Moncton, dans le Nouveau-Brunswick.

J'ai l'honneur d'être, etc.,  
 (Signé)

HASTINGS DOYLE.

*L'hon. Secrétaire d'Etat pour les Provinces,*  
*etc., etc., etc.*

HALIFAX, N. E.

*Minute du Conseil passée le 3e jour d'Août 1868, et approuvée par Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur.*

En vue du commencement immédiat du chemin de fer entre Truro et Moncton, il est du devoir du gouvernement de veiller à ce que la responsabilité et les intérêts de la province soient convenablement protégés dans son tracé et sa construction.

A l'égard de la route, la ligne, lorsqu'elle fut commencée en 1866 comme entreprise provinciale, était destinée par ceux qui l'entreprenaient à effectuer la communication la plus courte possible entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et à obtenir le plus grand trafic intermédiaire en donnant un nouveau et important développement aux ressources minérales de la province, en reliant entre eux les gisements de fer et de houille de Colchester et Cumberland, et l'on devrait encore insister sur ces points le plus fortement possible. Il paraît que sans rencontrer de difficultés de génie et probablement à moins de frais et avec des pentes plus faciles que sur les chemins de fer maintenant en existence dans la province, l'on peut établir une ligne, qui est même déjà tracée, passant par les mines de fer de l'Acadie et allant jusqu'à Springhill et Amherst, laquelle donnerait toutes les facilités requises pour les grandes exploitations de mines et de manufactures, qui consommèrent une quantité considérable de charbon, lequel paierait un droit de régie et contribuerait ainsi beaucoup au revenu et à la prospérité de la province, et le gouvernement est en conséquence, dans l'intérêt de la province, tenu de recommander cette route de préférence à tout tracé qui ne développerait pas cette source de profits.

(Signé)

H. CROSSKILL,

*Sous-Secrétaire Provincial.*

Bureau du Secrétaire Provincial,  
 Halifax, 8 août 1868.

(No. 504.)

## HOTEL DU GOUVERNEMENT,

HALIFAX, N. E., 17 août 1868.

MONSIEUR,—A propos de ma dépêche (No. 30) du 11 du courant, contenant copie d'une minute de mon conseil exécutif au sujet de la route du chemin de fer Intercolonial projeté à travers les comtés de Cumberland et Colchester, Nouvelle-Ecosse, j'ai l'honneur

de vous transmettre sous ce pli copie d'une lettre adressée par le capitaine Tyler, inspecteur des chemins de fer, à John Livesey (accompagnée d'une carte coloriée), se rapportant au même sujet, et je vous prie de vouloir bien, lorsque ma précédente dépêche sera soumise à Son Excellence le Gouverneur-Général, soumettre celle-ci en même tems, ainsi que ses incluses.

J'ai l'honneur d'être, etc.,  
(Signé,)

HASTINGS DOYLE,

*L'hon. Secrétaire d'Etat pour les Provinces,  
etc., etc., etc.*

— HIGH ELMS,  
HAMPTON COURT, 17 juillet 1868.

CHER MONSIEUR,—A propos de nos différentes conversations et de nos entrevues avec M. Fleming, et ayant eu dernièrement l'occasion de voir les plans et les profils, et de voir faire des calculs soigneux (en partie sur une base suggérée par moi) par M. Atkinson, je n'ai plus aucun doute sur la valeur relative des routes "A" et "F" pour le chemin de fer Intercolonial à travers la Nouvelle-Ecosse.

Quant à ce qui a rapport à la question du génie, il paraîtrait que la ligne A a une élévation de 101 pieds de plus que la ligne F, et qu'il faut tenir compte de certaines courbes et pentes en plus que sur la ligne F. Mais il paraît aussi qu'en tenant compte des frais de construction de chaque ligne, et en capitalisant à 6 pour cent le surplus des frais d'exploitation sur la sur-élévation, les pentes et les courbes qui se rencontrent sur les rampes les plus raides de la ligne A, il reste encore une économie de £38,000 en faveur de la ligne A contre la ligne F.

A l'égard des circonstances générales de la question du tracé, la ligne A mettrait les terrains houillers de Spring-Hill et la mine de fer de l'Acadie (que j'ai visités) en communication directe entre eux, et cela de la meilleure manière possible. Si, d'un autre côté, la ligne F était construite, il faudrait y faire un embranchement, qui coûterait £30,000, pour la relier avec la mine de fer de l'Acadie, avant que l'on puisse exploiter en grand le précieux minerai de cette mine, et avant que l'on puisse donner par là au chemin de fer un trafic de £10,000 par année, probablement. Le surcroît de traction par un pareil embranchement et par la ligne F serait beaucoup plus coûteux que la sur-élévation, les pentes et les courbes de la ligne A.

Enfin, la construction de la ligne F au lieu de la ligne A me paraîtrait être, à tous les points de vue, une grave erreur. Mettant de côté les intérêts des propriétaires, la liaison de la meilleure manière du gisement de houille de Spring-Hill avec la mine de fer de l'Acadie est probablement le but industriel le plus important (à l'égard du développement des ressources du pays) sur tout le parcours du chemin de fer Intercolonial. Le fer est de première qualité. Sa fabrication à bon marché, par l'usage de la houille de Spring-Hill, serait d'un grand avantage pour le chemin de fer Intercolonial et pour tous les chemins de fer (outre d'autres intérêts) en Canada. Un obstacle au développement de pareilles ressources, comme le serait la construction de la ligne F, lorsqu'on peut construire la ligne A à moins de frais, ne serait rien moins qu'un malheur pour les intérêts industriels de la Puissance.

Je demeure, etc.,  
(Signé,)

H. W. TYLER.

(No. 916.)

*A l'Honorable Secrétaire d'Etat pour le Canada.*

MONSIEUR.—Je prends la liberté de vous transmettre un plan des usines et de l'établissement de notre compagnie à Londonderry, Nouvelle-Ecosse, que le conseil pourrait désirer examiner. Il a été fait en premier lieu en 1858, lorsque les usines et les terrains étaient comparativement limités; depuis cette époque, de grandes dépenses ont été faites sur les premières, et les derniers ont été accrus de 4,000 à plus de 20,000 acres, embrassant une étendue minière d'environ 13 milles, avec une réserve du gouvernement de 20,000 acres de forêt. Le plan des usines, comprenant les récentes additions et extensions, n'est pas tout à fait terminé, mais il est suffisamment complet pour les fins actuelles.

Si le tems l'eût permis, et si nous avions eu les particularités exactes sous la main, j'aurais pu faire voir jusqu'à quel point cette entreprise a contribué à l'œuvre importante de l'*immigration*,—les principaux ouvriers ayant été importés d'Angleterre, etc., principalement aux frais de la compagnie, lesquels constituent une portion importante de l'établissement.

Je profiterai de cette occasion pour mentionner (comme l'on peut encore avoir l'idée que la ligne A est de beaucoup inférieure à la ligne F sous le rapport des *courbes*) qu'il a été fait une soigneuse analyse d'après laquelle il appert que l'*ensemble* des courbes sur la ligne A, depuis Truro jusqu'au point commun de jonction [2], est de 21.4 milles, et que sur la ligne F il est de 25.9 milles, ou  $1\frac{1}{2}$  en faveur de la ligne A.

Il peut aussi être intéressant de savoir que par une étude récente l'on a découvert qu'un raccourcissement de la ligne A était praticable près des "Petites Fourches," d'environ 1,700 pieds sur les calculs antérieurs, et qu'une autre réduction de 1,000 pieds pourra aussi être faite près de la mine, ce qui réduirait la différence de longueur entre les deux lignes à  $1\frac{1}{4}$  mille. Si l'étude qui se fait actuellement d'une autre partie de la ligne avait le résultat que l'on en attend, c'est-à-dire de la raccourcir encore de 2,500 pieds, la différence définitive se trouverait être de *moins d'un mille*.

Ces études seront à la disposition du gouvernement.

Une copie du dessin de tous les ponts et viaducs des deux lignes accompagnait ma lettre du 26 du mois dernier, mais elle paraît avoir été égarée, et il vous en sera expédiée une autre demain, dans le but de corroborer nos assertions à l'égard de leurs dimensions respectives et du coût de leur construction.

J'ai l'honneur d'être, etc.

JOHN LIVESEY.

Ottawa, 2 novembre 1868.

(No 552.)

11 Septembre 1868.

CHER MONSIEUR,—Le rapport ci-inclus, adressé au Ministre des Travaux Publics, a été copié dans ce bureau sur un projet soumis par M. Schreiber, à sa demande; il devrait être déposé dans votre bureau.

Votre dévoué,

F. Braun, Ecr.

WM. H. LEE.

OTTAWA, 25 Juin 1868.

L'Hon. W. McDougall, C. B.,

Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les progrès faits depuis cinq semaines dans les explorations préliminaires qui se poursuivent dans le Nouveau-Brunswick et Québec, au sujet de la route du chemin de fer Intercolonial.

#### ROUTE DE LA FRONTIÈRE.

L'ingénieur en chef, dans son rapport en date du 20 mai, a donné d'amples renseignements sur les résultats généraux des explorations jusqu'à certains endroits. Je borne-rai donc mes remarques à la partie de l'exploration qui a été faite après cette date.

A cause de la conformation excessivement accidentée et montagneuse du pays, au sud de la rivière Squalook, l'on a éprouvé de grandes difficultés à tracer une voie praticable dans la direction voulue, ou à peu près dans cette direction. Ce n'est que depuis quelques jours que l'on a pu réussir. Comme l'on est arrivé à la rivière Verte, je ne prévois aucune difficulté à opérer une jonction avec les explorateurs qui sont partis de la rivière Tobique.

La route explorée est très tortueuse, car il faut suivre le contour général du pays pour obtenir des pentes praticables, qui même alors sont plus fortes qu'il ne serait à désirer, puisque plusieurs milles se trouvent avoir de 65 à 70 pieds de pente par mille depuis le point de départ.

Sur celle qui va de la rivière Madawaska au ruisseau du Castor (qui tombe dans la rivière Verte), sur la ligne frontière qui devise le Nouveau-Brunswick de Québec,—distance de plus de 20 milles par la ligne explorée,—la route ne se dirige vers le sud que pendant un mille environ.

Le parti qui a fait l'exploration au nord de la Petite-Rivière a suivi la vallée du Ruisseau de Dix-Milles, du ruisseau du Castor No. 1, du Chevreuil (*Buck*), du ruisseau du Castor No 2, et de la Grande-Rivière. Comme il est arrivé au ruisseau Wagaan sans rencontrer de trop grandes difficultés, la direction générale de la ligne est bonne. Cependant, les pentes sont très fortes, plusieurs milles ayant de 70 pieds de pente au mille, avec courbes de 1,000 pieds de rayon. L'on pourrait probablement, en allongeant le chemin de quelques milles, réduire quelque peu le nombre et la hauteur des pentes. Les travaux d'art sur cette partie de l'exploration ne seront pas considérables.

Le parti engagé entre la rivière Tobique et les Fourches de la Miramichi ayant terminé son ouvrage, fut rappelé le 11 juin. Cette section de l'exploration a été continuée sur une distance de quelques milles au sud, sur la route générale de la ligne centrale explorée en 1864. Je n'ai donc aucun renseignement important à donner sur ce point.

La partie de la route de la frontière, explorée après le 30 mai, est indiquée sur le plan qui accompagnait le dernier rapport de l'ingénieur en chef par une forte ligne bleue.

#### ROUTE DU NORD.

Les trois partis d'exploration qui travaillaient entre la Rivière-du-Loup et Métis ont été occupés à explorer plusieurs lignes plus rapprochées du fleuve que celle à propos de laquelle l'ingénieur en chef dit, dans son dernier rapport, que le terrain était défavorable. Elles sont toutes indiquées sur le plan ci-joint. Les explorateurs travaillent maintenant sur celle qui longe le fleuve St. Laurent. Depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à St. Simon, et depuis Rimouski jusqu'à plusieurs milles à l'est de la Pointe-aux-Pères, le terrain a été parcouru avec les résultats les plus favorables, et d'après un examen personnel de la ligne projetée, que j'ai fait il y a quelques jours, je suis convaincu que l'on peut obtenir une ligne très favorable jusqu'à Métapédiac; les pentes n'excéderont pas 52 pieds au mille, et les courbes seront sur terrain planche, et l'alignement bon. Les travaux d'art ne seront pas excessifs. La conformation du pays est généralement, le long de cette ligne, à peu près semblable à celui que traverse l'embranchement de la Rivière-du-Loup du chemin de fer Grand Tronc, à l'exception d'environ un demi-mille de terrain accidenté, en arrivant au Bic. Des ponts de longueur considérable seront nécessaires pour traverser les six principales rivières qui se jettent dans le St. Laurent, mais ils ne devront pas être d'une hauteur aussi formidable que sur les lignes de l'intérieur. Cette ligne (riveraine) sera de plusieurs milles plus longue que celles qui passent à l'intérieur.

L'une des lignes de l'intérieur part de la Rivière-du-Loup, et passant à travers la réserve des Sauvages, va jusqu'au sud du lac Jackson, puis traversant la rivière du Bic près des Fourches, elle arrive à la rivière des Trois-Pistoles sur un terrain très élevé, ou elle fait un malencontreux mais inévitable détour en amont avant que de traverser la rivière; de là, en suivant le bras de la rivière Métis, elle aboutit à la ligne explorée en 1864. Les travaux d'art sur cette ligne seraient formidables, tant à l'égard des remblais qu'à l'égard, des ponts.

Il serait impossible d'éviter la construction d'un tunnel de 2½ milles de longueur traversant les hauteurs qui se trouvent entre les rivières du Bic et des Trois-Pistoles; les pentes ne dépasseraient pas 53 pieds au mille et les courbes ne seraient pas considérables.

Plusieurs autres combinaisons de lignes peuvent être faites avec la ligne riveraine, qui auraient des pentes et des courbes favorables. Le tout est indiqué sur le plan ci-joint.

Les partis engagés près de Newcastle, dans le Nouveau-Brunswick, poursuivent les explorations d'une manière satisfaisante. Il a été exploré 17 milles au sud de la rivière Miramichi, dont le profil est bon. Le parti qui fait l'exploration au nord de la rivière n'a rencontré aucunes difficultés; les sondages de la rivière se poursuivent avec vigueur, mais ils ne sont pas encore assez avancés pour que je puisse vous fournir un plan de la traverse projetée.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé)

COLLINGWOOD SCHREIBER.

[No. 553.]

OTTAWA, 14 Septembre 1868.

L'hon. Wm. McDougall, C. B., *Ministre des Travaux Publics.*

MONSIEUR,—Suivant vos instructions, j'ai l'honneur de faire les observations suivantes sur les explorations relatives au chemin de fer Intercolonial dans la Nouvelle-Ecosse, en sus de celles que j'ai déjà consignées dans mes rapports antérieurs.

Toute la question de la route est maintenant tellement simplifiée qu'il ne reste plus qu'à faire un choix entre une ligne passant par le lac Folly, une autre passant par le ruisseau Maddison et près des mines de fer de l'Acadie, et une troisième ligne projetée pour combiner la partie nord de la ligne du lac Folly avec la partie sud de la ligne du ruisseau Maddison, au moyen d'un tronçon de liaison d'environ six milles de longueur. Je parlerai plus tard de cette ligne, et en attendant je vais comparer les deux lignes principales mentionnées.

Afin de pouvoir arriver à une comparaison exacte entre les deux lignes, j'ai fait constater le plus soigneusement qu'il était possible de le faire à présent les quantités d'ouvrage à faire dans les deux cas, et j'ai aussi fait une évaluation approximative du coût d'un chemin de fer complet, avec tous ses équipements, pour chaque ligne.

Les courbes et pentes de chaque ligne, telles qu'indiquées sur les plans et profils déposés dans votre département l'hiver dernier, ont été soigneusement réduites en tableau, et je suis maintenant en mesure de soumettre un sommaire du maximum des pentes pour établir une comparaison.

Je dois observer que sur deux points de la ligne du ruisseau Maddison, je crois qu'il est possible d'améliorer le tracé primitif, et j'ai adopté l'une de ces améliorations dans ma comparaison, près des Forges, par laquelle la longueur du tracé est réduite de 1950 pieds.

L'autre amélioration projetée se trouve à un endroit appelé le ruisseau Folly, au moyen de laquelle on peut éviter, par un surcroît de dépenses, deux mauvaises courbes et raccourcir la distance de 3,600 pieds; mais je ne l'ai pas adoptée dans la comparaison qui suit, parce que c'est simplement un projet, et qu'il n'a pas été fait d'explorations suffisantes pour me permettre de baser une évaluation convenable.

La longueur totale de la ligne du lac Folly, entre Truro et la frontière du Nouveau-Brunswick, est de 75 $\frac{20}{100}$  milles.

La longueur totale de la ligne du ruisseau Maddison est de 77 $\frac{70}{100}$  milles, ce qui montre une différence de deux milles et demi en faveur de la ligne du lac Folly.

L'évaluation du coût d'un chemin de fer complètement achevé et équipé, sur la ligne du ruisseau Maddison, s'élève à environ \$230,000 de plus que sur la ligne du lac Folly.

L'on comprendra le maximum des pentes sur les deux lignes en examinant le tableau suivant:—

COURBES, etc.	LIGNE DU LAC FOLLY.			LIGNE DU RUISSEAU MADDISON.		
	Élévation en pieds par mille.			Élévation en pieds par mille.		
	Milles.			Milles.		
	42 à 48	48 à 52.80	60	42 à 48	48 à 52.80	60
Tangentes.....	1.04	13.24	0.00	1.53	16.66	4.99
Courbes de 1°, de 5,730 pieds de rayon	0.33	2.26	0.00	0.33	2.03	0.11
Courbes de 1½°, de 3,820 do	0.12	2.02	0.00	0.00	0.00	0.00
Total sur courbes de pas plus de 3,920 pieds de rayon.....	1.49	17.52	0.00	1.86	18.69	5.10
2°— 2,865 pieds de rayon.....	1.72	0.00	0.00	1.03	1.42	1.29
2½°— 2,292 do .....	0.94	0.00	0.00	0.00	0.69	0.00
3°— 1,910 do .....	0.00	0.00	0.00	0.00	1.75	1.22
3½°— 1,637 do .....	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4°— 1,433 do .....	0.00	0.00	0.00	0.00	0.73	0.59
5°— 1,146 do .....	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.72
Totaux.....	4.15	17.52	.....	2.89	23.28	8.92

Le tableau ci-dessus fait voir que tandis qu'il y a, sur la ligne du ruisseau, Maddison,  $8\frac{9}{100}$  milles de 60 pieds de pentes en tout, dont quelques parties se trouvent sur des courbes variant de 1,910 à 1,146 pieds de rayon de courbure, la plus forte pente de la ligne du lac Folly est de 52.80 pieds par mille, et que la courbe dont l'arc est le plus rétréci, sur ce maximum, n'a pas moins de 3,920 pieds de rayon. Il montre de plus que tandis que les pentes maxima sur la ligne du lac Folly sont toutes sur des tangentes ou des courbes remarquablement allongées, la ligne du ruisseau Maddison a  $13\frac{5}{100}$  milles de pentes d'une plus grande élévation par mille et sur des courbes plus courtes que celles de la première.

L'amélioration projetée au ruisseau Folly réduirait la différence de longueur entre ces lignes à 3,600 pieds. Elle éviterait une ou deux pentes courbées sur la ligne du ruisseau Maddison, mais elle en augmenterait le coût. Je ne suis pas en mesure, cependant, de parler d'une manière décisive sur ces points sans avoir d'autres renseignements.

La ligne du lac Folly, tout en traversant et passant près de dépôts précieux de minerai de fer, entre la rivière Folly et la rivière De Burt, ne passe pas assez près des Forges actuelles pour leur être d'une grande utilité sans un embranchement. L'on peut arriver aux Forges actuelles par un embranchement de 7 milles de longueur partant de la ligne du lac Folly, ou par la ligne combinée, dont j'ai déjà parlé, avec un embranchement de 3 milles de longueur environ.

Le prix de revient de la ligne combinée ne serait pas plus grand que celui de la ligne du lac Folly [il serait peut-être même moindre], mais elle serait de quatre milles plus longue et aurait un allignement défectueux.

Il est de la plus grande importance que les Forges aient l'avantage du service du chemin de fer pour aider à leur développement, et tout en ayant principalement en vue l'intérêt général, il est très désirable que le chemin de fer soit placé de manière à relier le plus facilement possible les gisements de houille et de fer. La ligne du lac Folly, avec un embranchement, atteindrait cet objet, je pense, et servirait mieux l'intérêt général de la Puissance. Il est vrai que la distance qui sépare les Forges des terrains houillers est d'environ 5 milles plus longue par la ligne du lac Folly et l'embranchement que par la ligne du ruisseau Maddison, mais la première est tellement supérieure à la dernière, au point de vue du génie, pour le transport à bon marché, que je suis convaincu qu'elle se trouverait, en définitive, la plus économique des deux pour le transport du minerai et du charbon. Lorsque les dépôts de minerai qui se trouvent à l'est de la rivière Folly seront exploités, la ligne du lac Folly sera alors incontestablement la plus propice au transport du minerai.

Si l'on ajoute à la ligne du lac Folly le coût d'un embranchement aux Forges actuelles, cette ligne coûterait, en chiffres ronds, avec l'embranchement, d'après mes calculs, \$100,000 de moins que la ligne du ruisseau Maddison, sans rien ajouter sur cette dernière pour le surcroît des frais d'exploitation.

Autant que je puis en juger d'après mes renseignements, la ligne du lac Folly passerait donc, comparativement à la ligne du ruisseau Maddison, sur les montagnes de Cobeguid à une élévation de 100 pieds moindre. Elle est la plus courte des deux ; elle est la moins dispendieuse ; elle est la meilleure, et par conséquent elle a droit, avec l'embranchement aux Forges, d'avoir la préférence.

Après la ligne du lac Folly vient la ligne combinée, et à mon avis la ligne du ruisseau Maddison est la moins favorable des trois.

J'ai l'honneur d'être, etc.,  
(Signé,)

SANDFORD FLEMING,  
Ingénieur Civil.

(No. 567.)

VAPEUR "SECRET."

FLEUVE ST. LAURENT, 15 septembre 1868.

L'Hon. Wm. McDougall, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Dans le rapport que je vous ai adressé hier, avant de partir d'Ottawa,

au sujet de la route du chemin de fer Intercolonial dans la Nouvelle-Ecosse, j'ai omis, faute de temps, de parler des deux dépêches du lieutenant-gouverneur sur ce sujet, que vous m'avez remises quelques jours auparavant, et je m'empresse de réparer cette omission.

La première dépêche est datée du 11 août, et elle contient une minute du conseil de la Nouvelle-Ecosse passée le 3 août. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse désire, dans l'intérêt de la province, que le chemin de fer soit établi et construit sur la ligne qui est destinée "à effectuer la communication la plus courte possible entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et à obtenir le plus grand trafic intermédiaire en donnant un "nouveau et important développement aux ressources minérales de la province, en reliant "entre eux les gisements de fer et de houille de Colchester et Cumberland."

Le but que désire atteindre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse est très important, et il est évident, pour les raisons données dans mon rapport d'hier, qu'on l'atteindra le plus facilement et le plus complètement en adoptant la ligne du lac Folly, avec un embranchement pour le service des mines.

La seconde dépêche est datée du 17 août, et elle contient une lettre en date du 17 juillet, écrite d'Angleterre par le Capt. Tyler à M. John Livesey.

Au sujet de cette lettre, je me contenterai de dire que, tout en ayant le plus grand respect professionnel pour les calculs de M. Atkinson dont il y est question, et pour l'opinion qu'y exprime le Capt. Tyler, je suis parfaitement convaincu que ces messieurs ne possédaient pas tous les renseignements que les explorations ont fournis à l'égard des différentes routes projetées, et qu'en conséquence leurs conclusions, basées sur des données imparfaites, ne pouvaient guère être justes.

Ces messieurs disent "qu'en tenant compte des frais de construction de chaque ligne, et en capitalisant à 6 pour cent le surplus des frais d'exploitation sur la sur-élévation, les pentes et les courbes qui se rencontrent sur les rampes les plus raides de la ligne A (ligne du ruisseau Maddison), il reste encore une économie de £38,000 (\$190,000) en faveur de la ligne A contre la ligne F" (ligne du lac Folly). Les renseignements que m'ont fournis les explorations font voir que, sans porter au compte de la ligne du ruisseau Maddison aucune partie de la valeur capitalisée du surplus de ses frais d'exploitation, cette ligne coûterait \$230,000 de plus que la ligne du lac Folly; que la ligne du lac Folly, avec un embranchement conduisant aux mines, peut être construite pour environ \$100,000 de moins que la ligne du ruisseau Maddison; et que la ligne du lac Folly sera non-seulement moins dispendieuse à construire, mais encore moins dispendieuse à exploiter, et est aussi la plus courte et la meilleure à tous les points de vue possibles, autant que j'en puis juger.

Je prends la liberté de vous renvoyer les dépêches et autres documents que vous m'avez fait l'honneur de me soumettre.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

SANDFORD FLEMING,

Ingenieur en Chef, C. F. I.

(No. 590.)

HALIFAX, 22 septembre 1868.

L'Hon. Wm. McDougall, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai reçu une communication de M. Purdy, M. P. P., contenant copie d'une résolution passée par la chambre d'assemblée de la Nouvelle-Ecosse le 18 du courant, au sujet du tracé du chemin de fer Intercolonial dans cette province. Comme cette question est maintenant sous la considération du gouvernement général à Ottawa, je crois de mon devoir de vous transmettre cette communication et cette résolution.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

SANDFORD FLEMING,

Ingenieur en Chef, C. F. I.

HALIFAX, 21 septembre 1868.

*Sandford Fleming, Ecr.,  
Chemin de fer Intercolonial, etc., etc.*

MONSIEUR,—Pensant qu'il est désirable de vous informer de certains faits récents concernant le tracé du chemin de fer en cette province, et désirant que vous soumettiez ces faits aux autorités compétentes à Ottawa, j'ai l'honneur de vous dire :—

Que le 15e jour de septembre, une minute du conseil fut déposée sur la table de la chambre d'assemblée, exprimant une opinion favorable sur la route des "mines de fer." Cette minute du conseil était datée du 3 août, et fut cachée à la chambre jusqu'au 15 du courant, ce qui, comme vous voyez, n'était qu'un jour ou deux avant l'époque où des individus ont été entendus devant le conseil privé à Ottawa, à l'appui de l'adoption de la route des "mines de fer de l'Acadie." Sur informations prises, je constatai de suite que cette minute du conseil avait été obtenue à la très instante demande de M. Livesey, sans réflexion de la part du gouvernement, sans aucune enquête sur les mérites de la ligne du lac Folly, et sans que personne d'intéressé à cette ligne ne sût que ce conseil se tenait ou ne fût invité à y assister. La plupart des membres du gouvernement furent surpris et mécontents lorsqu'ils apprirent tous les faits. Les membres de la chambre furent indignés de la conduite du gouvernement en essayant ainsi de tenir une enquête sur une question aussi importante pour une aussi forte population que celle qui se trouve au nord de la montagne, qui désirait voir choisir la ligne du lac Folly, et en n'entendant que M. Livesey et cachant la chose aux partisans de l'autre route. La difficulté que j'ai rencontrée est que, le conseil ayant passé sa minute, la chambre n'était pas disposée à adopter une résolution ayant assez directement rapport à cette minute du conseil pour constituer un vote de non-confiance au moment actuel, et en conséquence, bien que la résolution ci-jointe exprime assez fortement l'opinion de la chambre en faveur de la ligne du lac Folly, je me crois en mesure d'affirmer que, n'eût été l'état particulier des affaires que je viens d'expliquer, l'expression de la chambre aurait été encore plus forte en faveur de cette route.

Vous verrez par l'analyse officielle du rapport qu'aucun membre de la chambre ou du gouvernement n'a parlé en faveur de la route des Mines ou n'a essayé de la préconiser. Je suis parfaitement justifiable de dire que si le gouvernement eût eu en sa possession les renseignements qu'il possède aujourd'hui, aucune minute du conseil comme celle du 3 août dernier n'aurait été passée.

L'opinion publique générale est incontestablement en faveur de la ligne du lac Folly; il est indubitable que c'est celle qui servira le mieux à développer les intérêts généraux du pays, qui rendra le plus de services à toute la population sans causer d'injustice à personne, et je vous assure que j'exprime les sentiments de *tous mes commettants*, et presque sans exception ceux d'une grande partie des habitants de Colchester Nord, en demandant ainsi l'adoption de la route du lac Folly.

A l'égard des pétitions qui ont été signées l'année dernière dans Cumberland en faveur de la route d'Amherst, Spring-Hill et des Mines, je me permettrai de dire que les gens ont été généralement portés à croire, par certains individus, que si le chemin de fer passait par le lac Folly, il irait nécessairement *viâ* Tidnish et la Baie Verte, en évitant ainsi Amherst, Maccan et Spring-Hill. C'est pourquoi ils ont été induits à signer un grand nombre, afin de s'assurer le chemin pour eux-mêmes, mais sans vouloir réellement nuire au tracé depuis Spring-Hill, *viâ* le lac Folly, jusqu'à Truro.

J'affirme hardiment qu'aucun nombre de signatures respectables ne pourrait être honorablement obtenu dans Cumberland contre la route telle que tracée par vous *viâ* le lac Folly, Spring-Hill et Amherst, car tout le monde la regarde comme la meilleure.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

AMOS PURDY,  
M. P. P. pour Cumberland.

*Résolution unanimement adoptée par la Chambre d'Assemblée le 18 septembre 1868.*

*Résolu.*—Que cette chambre est d'opinion, d'après tous les renseignements qui lui ont été donnés, qu'il existe de fortes raisons en faveur de l'adoption de la route du lac Folly

pour le chemin de fer, entre Truro et Spring-Hill et Amherst, et qu'aucune route ne devrait être choisie sans le plus scrupuleux examen, car il est très important que les intérêts commerciaux, agricoles et généraux du pays soient développés, en même tems que ceux des mines.

(No. 597.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DU C. F. INTERCOLONIAL,  
OTTAWA, 1er Octobre 1868.

L'Hon. W. McDougall, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les remarques suivantes sur l'exposé imprimé de M. Livesey, renvoyé à l'ingénieur en chef le 3 du mois dernier, pour qu'il en fasse un rapport.

## CÔUT COMPARATIF DES LIGNES A ET F.

En examinant les chiffres de M. Livesey relativement aux frais de construction des deux lignes, je vois qu'il ne tient aucunement compte de la maçonnerie des souterrains, ni de la voie permanente, etc., ni l'une ni l'autre n'étant comprise dans son évaluation, bien qu'elles soient essentielles pour établir une comparaison, comme on le verra facilement en examinant l'évaluation des frais de construction faite par l'ingénieur en chef, dont je soumets copie.

	POUR LA LIGNE DU LAC POLLY.		LIGNE A OU DU RUISSEAU MADDISON.		
	\$	cts.	\$	cts.	
Excavation ordinaire, verges cubes...	2,292,300	0 30	687,690 00	1,964,340 0 30	589,302 00
Do de terrain rocheux do .....	98,125	1 00	98,125 00	92,962 1 00	92,962 00
Do dans le roc solide do .....	182,855	1 50	274,282 50	283,753 1 50	425,629 50
Remblais do .....	19,320	0 50	9,660 00	21,650 0 50	10,825 00
Maçonnerie, 1re classe, do .....	13,340	14 00	256,760 09	25,000 14 00	392,000 00
Do 2e classe, do .....	24,620	8 00	196,960 00	25,050 8 00	200,400 00
Do Pavage do .....	2,400	4 00	9,600 00	2,450 4 00	9,800 00
Tuyaux en fer par pied.....	3,590	8 00	28,720 00	1,230 8 00	9,840 00
Pont suspendu, tonneaux.....	1,260	160 00	201,600 00	1,210 160 00	193,600 00
			1,763,397 50		1,924,358 50
Ajoutez 10 p. c. pour dépenses contin. ....			176,339 70		192,435 80
Voie permanente, stations, etc.....			1,729,600 00		1,787,100 00
Total.....		\$ 3,669,337 20			3,903,804 30

Les quantités sur lesquelles l'évaluation des frais de construction a été faite ont été calculées et vérifiées avec grand soin, et j'affirme qu'elles sont substantiellement exactes.

## LONGUEUR DES LIGNES.

La longue ligne au "Ruisseau de Polly" a été adoptée dans la comparaison parce qu'elle avait été choisie et tracée par l'ingénieur de M. Livesey, et parce que l'ingénieur en chef ne considérerait pas qu'il eût des données suffisantes sous la main pour lui permettre de baser ses calculs sur les lignes ponctuées sur le plan et le profil (qui seraient une amélioration probable suggérée par lui, mais non tracée sur le terrain).

## ÉTENDUE ET NATURE DES TRAVAUX.

Les difficultés d'exécution des travaux dans la tranchée du ruisseau du Pin (à environ 14 milles de Truro), sur la ligne F, sont grandement exagérées, et les remarques de M. Atkinson, lorsqu'il dit que le roc a une inclinaison de pas moins de  $\frac{1}{4}$  dans 1, sont toutes

basées sur des suppositions que l'expérience prouve être erronnées en ce pays, car dans les endroits où l'on a percé un roc semblable, on l'a trouvé reposant solidement à l'inclinaison sur laquelle les calculs de l'ingénieur en chef sont basés, et sur laquelle son évaluation est faite. Quant aux amas de neige, je considère qu'une tranchée de la profondeur et de la position de celle dont il est ici question n'est pas de nature à amasser plus de neige ou à former un plus grand obstacle à la circulation qu'une tranchée moitié moins profonde.

La différence indiquée par M. Livesey dans la quantité de déblais sur les deux lignes, sur les quatorze premiers milles en partant de Truro, me paraît être très exagérée, mais pourquoi choisir ce point particulier pour établir une comparaison, qui comprend précisément la plus forte tranchée sur la ligne F et ne couvre que la plus légère partie de celle de la ligne A ? Si une pareille comparaison était de quelque importance,—ce que je maintiens n'être pas le cas,—pourquoi ne pas choisir les mines de l'Acadie ou une longueur de 20 milles comme point de comparaison ? Dans ce cas, la différence dans la quantité d'ouvrage sur les deux lignes ne serait pas très forte.

#### HAUTEUR DES SOMMETS, PENTES ET COURBES.

Les résultats obtenus par M. Livesey sous ce titre ne sont certainement pas supportés par l'expérience en ce pays, et les frais d'exploitation du trafic sur ces hauteurs, avec de fortes pentes et courbes, seraient beaucoup plus grands que ne le dit M. Livesey. Si le gouvernement désirait avoir de plus amples renseignements sur ce point, je ne me propose pas d'aligner devant lui une armée de chiffres, mais je suggérerai que M. Brunel, et devant surintendant de la C. C. F. N., (qui est un homme d'une habileté incontestable, d'une haute renommée professionnelle et d'une grande expérience dans l'administration des chemins de fer, dont l'opinion sur l'économie de l'exploitation des deux lignes serait décisive et sûre, à cause de sa connaissance pratique du sujet,) soit invité à exprimer son opinion sur la question.

Je prends ensuite la question des courbes de 4° sur pentes de 60 pieds. Je ne puis convenir avec M. Livesey que cette question peut être laissée de côté. Établir, comme il le dit, une rampe de 52.80 sur le profil de terrain choisi par l'ingénieur en chef pour une rampe de 60 pieds, occasionnerait un énorme accroissement dans la quantité de l'ouvrage, et ajouterait une très forte proportion à l'évaluation faite par l'ingénieur en chef des frais de construction de la ligne A. Il en est de même de l'amélioration suggérée à la tête des deux rampes qui se trouvent au ruisseau Maddison. En substituant une courbe de 3° à la courbe actuelle de 4°, l'excavation dans le roc se trouverait fortement accrue, et les déblais seraient nécessairement perdus, car nous en avons sur ce point autant qu'il nous en faut.

Revenant de nouveau à la question des pentes de 60 pieds, M. Livesey se trompe évidemment en prétendant que cette colonne disparaîtrait (en supposant que la rampe de 60 pieds aux Mines soit surmontée), car il existe encore plus de  $\frac{1}{4}$  de milles de 60 pieds de rampe près des étables de Purdy, que je crois qu'il a omis par inadvertance.

Quant à la dénégation faite par M. Livesey de l'exactitude du fait avancé par l'ingénieur en chef qu'il n'y a pas de courbes de 3° et 4° sur une pente de 42 à 48 pieds au mille sur la ligne F, il semble que M. Livesey s'amuse à "fendre des pailles." Il se trouve plusieurs pentes de 42 pieds 3 pouces sur lesquelles il y a des courbes de 3°, mais je n'en connais aucune de 4° sur ces pentes. En présentant les pentes sous forme tableau, il est d'habitude de les porter au nombre de pieds auquel les pouces en plus ou en moins se rapprochent le plus, et je maintiens en conséquence que l'avancé de l'ingénieur en chef est pratiquement exact.

En examinant ensuite la longueur des courbures sur les deux lignes, les chiffres de M. Livesey peuvent être exacts, mais pourtant l'une des lignes peut être très inférieure à l'autre, en raison de ce que les courbes peuvent se rencontrer sur les plus grandes pentes, comme dans le cas de la ligne A. Quant à ce que dit M. Livesey que des courbes et des pentes plus fortes que sur la ligne A se rencontrent sur le chemin de Pictou et d'autres chemins de fer, tel qu'il le démontre dans son tableau, il a raison. Cela provient du fait que la conformation générale du pays, dans ces cas, ne permettrait pas d'établir des pentes et des courbes plus faciles; mais dans le cas actuel, cela est difficile. Ce n'est donc plus qu'une question de choix entre une ligne dont les pentes et les courbes sont comparative-ment favorables, et une autre sur laquelle elles sont plus difficiles.

## STATIONS LOCALES.

L'ingénieur en chef a soigneusement examiné cette question et y a pourvu amplement. Je puis observer, en terminant mon rapport, que les évaluations de l'ingénieur en chef démontrent clairement que la ligne F sera beaucoup moins dispendieuse à construire que l'autre. La nature des pentes et des courbes sur cette ligne est une preuve que son exploitation sera plus économique, et M. Livezey admet qu'elle est la plus courte. Prenant tous ces avantages en considération, l'on ne peut arriver qu'à la seule conclusion que la ligne F est la plus favorable.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

(No. 842.)

AMHERST, N. E., 7 Octobre 1868.

MONSIEUR,—Depuis que le rapport complet du discours prononcé par M. Purdy, dans l'Assemblée, au sujet de la route du chemin de fer entre Truro et Amherst, a été publié, j'ai été invité par beaucoup de personnes à corriger ses faux avancés au sujet des populations intéressées dans les lignes F et A respectivement. Je ne crois pas nécessaire d'entrer en discussion avec M. Amos Purdy, et je me contenterai en conséquence d'exposer brièvement les faits pour l'information du cabinet, auquel je vous prie de soumettre cette lettre.

La route postale du village de Tatamagouche et des établissements voisins de New-Annan et de la Rivière-Waugh, sur la côte, à Truro, traversera le chemin de fer à quelques milles de cette dernière place, à un endroit où les lignes rivales A et F sont communes ou à peu près.

Donc, dans la comparaison des chiffres de la population, ces trois places, ainsi que Colchester, devraient en toute justice être mises de côté, car il doit leur être à peu près indifférent que l'une ou l'autre ligne soit adoptée. Je n'ai aucun doute que M. Blackwood, le ci-devant député de Tatamagouche à l'Assemblée, ainsi que M. A. Patterson, le ci-devant conseiller législatif de ce district, et aujourd'hui employé fédéral, confirmeraient volontiers cet avancé. Il est vrai que Wentworth ou la rivière Wallace, où réside M. Purdy, a un intérêt dans la ligne F, mais en opposition à Wentworth, avec sa population de 696 habitants, je placerai Westchester, que traverse la ligne A, avec sa population plus forte. La comparaison reste donc entre Pugwash et Wallace d'un côté, avec une population de 5,665 habitants, et Lower-Onslow, (j'inclus Upper-Onslow), Londonderry, Economy et les Cinq-Iles (Five Islands), d'un autre côté, avec une population de 6,167,—en sorte que l'argument fondé sur la prépondérance de la population est entièrement contraire à la ligne F. Mais même ce terme de comparaison est injuste pour la ligne A, pour cette raison, sinon pour d'autres, qu'aucune partie de ces florissants districts agricoles de Colchester ne seront, m'assure-t-on, à plus de 15 milles de la ligne A, tandis que la masse de la population de Wallace et Pugwash, et de Cumberland, se trouvera éloignée de 20 à 30 milles de la ligne F. Cette ligne, en suivant la rapide rivière Wallace, se tient nécessairement à une grande élévation sur le versant de la montagne; et pour cette circonstance, ainsi qu'à cause de la raideur des pentes, je pense qu'il ne serait pas possible d'avoir une station à moins de cinq milles à l'ouest du pont de la rivière Wallace, aux environs d'Higgins, qui se trouve à 14 milles du havre de Wallace, et à près de 20 milles de Pugwash, ou environ 19 et 24 milles respectivement. Une partie considérable de la population de Pugwash, et la grande masse de celle de Wallace, se trouve au-delà de ces points, entre Malagash, à l'embouchure de la baie de Tatamagouche, et la Rivière-Philip. Il est vrai que la ligne F peut toucher à la Rivière-Philip à une vingtaine de milles de Pugwash, mais la différence de distance entre les deux lignes, soit à Westchester, soit à la Rivière-Philip, n'est pas de plus de quatre milles, paraît-il.

Située comme l'est la masse de la population de Pugwash et Wallace sur la côte, ce serait un peu trop forcer les choses que de la placer dans la catégorie des gens immédiatement intéressés au tracé d'un chemin de fer aussi éloigné, ou devant contribuer à un degré appréciable à son trafic.

Depuis que j'ai écrit ce qui précède, la lettre suivante de M. Morrison député de Colchester, m'a été mise entre les mains par M. Jones, auquel elle a été adressée, et je

suis heureux de voir qu'elle confirme entièrement les opinions que, pour des considérations d'intérêt public, je me suis hasardé à exprimer.

En terminant, je me permettrai de dire que je suis parfaitement convaincu que la population de Colchester apprécie si bien les avantages généraux qui résulteront de l'extension de l'exploitation des mines de fer, qu'elle préférera presque unanimement la ligne A, tandis que dans Cumberland le développement des mines de houille produirait le même accord parmi la grande majorité de la population.

Je suis, Monsieur, etc.,

(Signé),

R. B. DICKEY.

L'Hon. H. L. Langevin, C. B.,  
Secrétaire d'Etat, Ottawa, Ontario.

HALIFAX, 8 octobre 1868.

A E. A. Jones, Ecr.

CHER MONSIEUR,—En réponse à la question que vous me faites de laquelle des deux lignes de chemin de fer desservirait le mieux les habitants de Colchester, je prends la liberté de dire que la ligne du ruisseau Maddison desservirait les habitants de Lower-Onslow, Londonderry, Economy et des Cinq-Iles beaucoup mieux que la ligne du lac Folly, tandis que la population du côté nord de la montagne, comprenant les districts de New-Annan, Tatamagouche, Rivière-Waugh et Ear-Town (à l'exception de quelques personnes sur le côté ouest de New-Annan), serait aussi bien desservie par l'une que par l'autre; l'endroit où cette population pourrait le plus facilement rejoindre l'une ou l'autre ligne étant à Onslow ou Truro, où les deux tracés se rejoignent ou se rapprochent beaucoup. De fait, la ligne du lac Folly ne serait d'aucune utilité aux gens de Londonderry, d'Economy et des Cinq-Iles; ils préféreraient aller le rejoindre à Truro, comme ils font aujourd'hui, plutôt que de gravir la montagne pour reconstruire la ligne au lac Folly.

Je demeure, Monsieur, etc.,

THOMAS F. MORRISON,

M. P. P. pour Colchester.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Ottawa, 15 Octobre 1868.

MONSIEUR,—Le dernier rapport annuel du département au parlement fédéral contenait un précis historique de l'initiation, des progrès et de l'état actuel de chacun des travaux publics de la Puissance.

Le Ministre désire ajouter, dans son prochain rapport, une description semblable du chemin de fer Intercolonial.

Veuillez en conséquence préparer et envoyer un sommaire concis de tout ce qui a été fait à l'égard du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la fin de l'année fiscale expirée le 30 juin 1868, afin de le faire insérer dans l'appendice du prochain rapport annuel du Ministre.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé),

F. BRAUN,

Secrétaire.

Sandford Fleming, Ecr.

(No. 636.)

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

Québec, 17 Octobre 1868.

MONSIEUR,—Ce département étant sur le point d'entreprendre l'arpentage de certains nouveaux cantons dans la vallée de la Métapédia, pour les fins de la colonisation, en vertu d'un ordre du lieutenant-gouverneur en conseil, auriez-vous la bonté de me dire si nous pourrions nous procurer, pour l'usage de ce département, une copie des sections du plan fait par M. Flemming du tracé définitif de la route du chemin de fer Intercolonial passant par la vallée de la Métapédia, sur une distance de 80 milles, qui a été déposé au département des Travaux Publics, ou même une copie d'une réduction de ce plan faite avec soin, qui servirait à indiquer les endroits où le chemin de fer traversera la rivière Métapédia,

et où l'on pourrait en conséquence faire les réserves nécessaires pour les besoins du chemin de fer Intercolonial, sur lesquelles l'attention serait spécialement attirée.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOSEPH BOUCHETTE,  
S. A. G.

T. Trudeau, Ecr.,  
Sous-Commissaire des Travaux Publics, Ottawa.

(No. 836.)

OTTAWA, 20 Octobre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie imprimée d'une lettre sur les principaux points relatifs au tracé du chemin de fer Intercolonial dans la Nouvelle-Ecosse, à l'égard de la population, du trafic, etc., qui ont récemment attiré l'attention du conseil, ainsi que copie d'une dépêche du gouvernement local de la province, ratifiant sa minute du 3 avril dernier, et en vous priant d'attirer l'attention du conseil sur ces documents,

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOHN LIVESEY.

L'Hon. H. L. Langevin, C. B.,  
Secrétaire d'Etat, etc., etc.

### CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DEPECHE DU GOUVERNEMENT LOCAL DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

*Détails sur la population, l'exploitation des Mines, les opérations industrielles et le trafic.*  
A l'Hon. Secrétaire d'Etat pour le Canada.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur, le 30 du mois dernier, de vous transmettre un télégramme de l'Hon. W. Annand, trésorier provincial de la Nouvelle-Ecosse, affirmant en termes très positifs que le gouvernement local adhérerait à sa minute du 3 août dernier au sujet du chemin de fer Intercolonial dans cette province, qui recommandait la ligne Centrale (A), à travers les districts miniers de fer et de houille, comme devant le mieux servir les intérêts de la province. Une nouvelle tentative ayant été faite d'interpréter une approbation tacite, faite par trois membres du gouvernement, de certaines recommandations contenues dans le rapport de M. Fleming, comme étant une révocation officielle de la minute en question, j'ai maintenant le plaisir de soumettre copie d'une résolution unanimement adoptée à une réunion du conseil qui eut lieu à Halifax mardi dernier, le 13 du courant :

“ HALIFAX, 13 Octobre 1868.

“ Le gouvernement ne voit aucune raison de revenir sur sa minute du conseil du 3 août, et n'approuvera aucun tracé qui n'atteindrait pas les objets dont il y est question.

“ La prétendue approbation d'un autre tracé n'a été donnée que par trois membres du conseil, sur la représentation faite par M. Fleming dans son rapport que, par la construction d'un embranchement ou d'une ligne combinée, ces objets seraient aussi efficacement et aussi économiquement atteints.

“ (Signé) W. B. VAIL,  
“ Greffier du Conseil.”

Rien, monsieur, ne pourrait être plus décisif que cela. Le gouvernement local, parlant officiellement, ne voit aucune raison de revenir sur sa minute du 3 août, recommandant une route qui (pour citer les termes mêmes de cette minute) “ passant par les mines de fer de l'Acadie et allant jusqu'à Springhill et Amherst,” obtiendrait le plus grand trafic, “ en donnant un nouveau et important développement aux ressources minérales de la province,” ce qui “ contribuerait beaucoup au revenu et à la prospérité de la province;” et cette route était recommandée de préférence à un tracé alternatif qui ne développerait pas une pareille source de profit.

Pour obvier apparemment à l'objection qui a trait à la perte d'un trafic aussi important par la route du lac Folly, le rapport de M. Fleming recommandait la construction d'un embranchement ou d'une combinaison des deux routes; et ce ne fut que sur l'entente que

l'une de ces deux alternatives atteindrait aussi efficacement et aussi économiquement les objets de la minute du conseil, et aussi parce qu'ils étaient sous l'impression qu'il n'y aurait aucune difficulté à son adoption, que trois membres du gouvernement donnèrent leur adhésion à cette recommandation. Mais ces messieurs individuellement, et le gouvernement local officiellement, regardent encore comme de la plus haute importance que le tracé du chemin de fer soit tel qu'il puisse répondre aux besoins de ce trafic.

Un fait important a donc été mis au jour par cette circonstance, savoir : que de consentement commun la liaison des gisements de fer et de houille de la Nouvelle-Ecosse par chemin de fer est regardée comme une question très importante, et si elle peut être accomplie d'une manière positivement avantageuse aux fonctions et aux objets généraux du chemin de fer Intercolonial, son omission serait généralement déplorée comme une grande erreur financière à l'égard du chemin de fer lui-même, comme une restriction sur les ressources spéciales de la province, et comme un grand découragement aux capitaux apportés ou offerts dans le pays et destinés à créer des entreprises dont il a grand besoin pour son développement.

Pour démontrer cette proposition d'une manière spéciale, je puis soumettre les détails suivants, dont quelques-uns ont déjà été communiqués au gouvernement.

Plus de \$400,000 de capital ont été placées à diverses époques dans l'entreprise que je représente, et la somme dépensée sur la propriété, qui couvre une chaîne de mines d'environ 13 milles, l'outillage, les mécanismes et les usines, jusqu'au 1er janvier 1867, a été de \$311,310, dont près d'un tiers a été employé depuis une époque comparativement récente à des agrandissements et améliorations permanentes, y compris environ dix milles de nouveaux chemins, 30 nouvelles maisons, et une très grande étendue de galeries d'écoulement et de mine. Depuis cette date, une nouvelle somme d'environ \$20,000 a été dépensée en mécanismes, matériaux et préparatifs pour la fabrication de nouveaux produits et de l'acier, pour le développement desquels on projette une nouvelle dépense de \$150,000 de capital, si le tracé du chemin de fer est favorable. En tenant compte des pertes préliminaires indispensables dans les expériences que l'on est obligé de faire lorsque les mines sont encore en terre, les chiffres ci-dessus représentent un intérêt permanent qui n'est pas peu considérable dans les ressources minérales et industrielles de la province.

Une valeur de plus d'un million de fer, d'une qualité remarquablement supérieure, a déjà été tirée et exportée, nécessitant l'extraction d'environ 45,000 tonneaux de minerai, et une consommation d'environ 2½ millions de minots de charbon de bois pour la fonte, et d'environ 50,000 cordes de bois pour les besoins généraux; et depuis quelques années, cette industrie a donné de l'emploi à plusieurs centaines de personnes, ce qui a occasionné une dépense locale d'environ \$100,000 par année. Si tout cela a été fait en l'absence des facilités qu'un chemin de fer peut seul offrir, et en n'ayant qu'une seule espèce de combustible, il n'est pas déraisonnable de supposer qu'avec ces facilités, et avec un moyen de communication facile entre les mines et le gisement de houille de Cumberland (qui facilitera la fabrication du fer sur une plus grande échelle et sous différentes autres formes), ces résultats seront énormément grossis, comme le démontrent les différents rapports de mines et autres soumis au gouvernement. Une pareille combinaison de la houille et du fer (avec l'avantage supplémentaire de plus grands moyens d'extension, etc., et des carrières de pierre calcaire voisines, etc.) serait regardée, en Angleterre ou aux Etats-Unis, comme étant d'une valeur immense, et l'on s'empresserait de la rendre tributaire du service et du trafic d'un chemin de fer. Je ne puis supposer qu'on en agira autrement ici, lorsque l'on verra que l'on peut obtenir tous ces avantages par le simple tracé du chemin de fer Intercolonial, sans qu'on soit obligé de dépenser un seul sous des deniers publics pour y arriver.

Le gouvernement possède maintenant tous les renseignements nécessaires pour décider du mode dont cette importante union des mines et leur développement peuvent être le plus facilement accomplis, et lorsque l'on calcule que les échanges réciproques qui se feront entre les gisements de houille et les forges, ainsi que l'exportation du charbon et du fer, constitueront un trafic de plusieurs centaines de milliers de tonneaux par année, il devient doublement important d'y pourvoir de la manière la plus directe, la plus commode et la plus économique.

Toute déviation qui pourrait nuire à un aussi important objet devrait certainement être justifiée par de plus fortes raisons que celles qui ont été récemment données dans la législature locale par un résident qui représentait la ligne Folly, dont je puis corriger les

avancés en ce que les chiffres suivants représentent la population qui serait desservie par les lignes A et F respectivement, aussi approximativement qu'on a pu la calculer :—

## POPULATION DESSERVIE PAR LA LIGNE A.

		Distance moyenne
Weschester.....	774.....	3 milles.
Londonderry.....	3,705.....	5 “
Lower-Onslow.....	771.....	3 “
Bras Est rivière Philip.....	939.....	3 “
Economy et Cinq-Iles.....	1,691.....	13 à 18
	7,880	

## POPULATION DESSERVIE PAR LA LIGNE F.

Rivière Philip.....	939.....	8 milles.
Wentworth.....	696.....	9 à 12
Pugwash.....	3,167.....	15 à 18
Wallace.....	2,500.....	13 à 18
	7,302	

Earl-Town, New-Annan et Tatamagouche, dans le comté de Colchester, seront à peu près aussi bien desservis par une ligne que par l'autre, ou par Truro, comme on le verra par la carte ci-jointe, ou par la carte de la Nouvelle-Ecosse de McKinlay. Il est évident que la population *adjacente* de beaucoup la plus forte est sur la ligne A, qui a environ 6,000 habitants assez rapprochés d'elle, tandis que la masse de la population que l'on dit devoir être desservie par la ligne du lac Folly en est éloignée de 13 à 18 milles.

L'exposé de faits précédents, à l'égard de la population, est fondé sur le recensement de 1861, et depuis ce temps la population de Londonderry, autour des Forges, a augmenté dans une plus grande proportion qu'ailleurs. En lisant les lettres de l'honorable R. B. Dickey et de A. W. McLelan, éc., le conseil pourra juger de la valeur des allégués de M. Purdy, et constater la plus grande commodité et le plus grand profit de la ligne A, sous le rapport du trafic local, à part l'immense trafic minéral qu'elle ferait.

“ La route postale du village de Tatamagouche et des établissements voisins de New-Annan et de la Rivière-Waugh, sur la côte, à Truro, traversera le chemin de fer à quelques milles de cette dernière place, à un endroit où les lignes rivales A et F sont communes ou à peu près.

“ Donc, dans la comparaison des chiffres de la population, ces trois places, ainsi que Colchester, devraient en toute justice être mises de côté, car il doit leur être à peu près indifférent que l'une ou l'autre ligne soit adoptée. Je n'ai aucun doute que M. Blackwood, le ci-devant député de Tatamagouche à l'Assemblée, ainsi que M. A. Patterson, le ci-devant conseiller législatif de ce district, et aujourd'hui employé fédéral, confirmeraient volontiers cet avancé. Il est vrai que Wentworth ou la rivière Wallace, où réside M. Purdy, a un intérêt dans la ligne F, mais en opposition à Wentworth, avec sa population de 696 habitants, je placerai Westchester, que traverse la ligne A, avec sa population plus forte (774). La comparaison reste donc entre Pugwash et Wallace d'un côté, avec une population de 5,665 habitants, et Lower-Onslow, (j'inclus Upper-Onslow), Londonderry, Economy et les Cinq-Iles (Five Islands), d'un autre côté, avec une population de 6,167,—en sorte que l'argument fondé sur la prépondérance de la population est entièrement contraire à la ligne F.

“ Située comme l'est la masse de la population de Pugwash et Wallace sur la côte, ce serait un peu trop forcer les choses que de la placer dans la catégorie des gens immédiatement intéressés au tracé d'un chemin de fer aussi éloigné, ou devant contribuer à un degré appréciable à son trafic.

“ Depuis que j'ai écrit ce qui précède, la lettre suivante de M. Morrison, député de Colchester, m'a été mise entre les mains par M. Jones, auquel elle a été adressée, et je suis heureux de voir qu'elle confirme entièrement les opinions que, pour des considérations d'intérêt public, je me suis hasardé à exprimer.

“ En terminant, je me permettrai de dire que je suis parfaitement convaincu que la population de Colchester apprécie si bien les avantages généraux qui résulteront de l'extension de l'exploitation des mines de fer, qu'elle préférerait presque unanimement la ligne

A, tandis que dans Cumberland le développement des mines de houille<sup>e</sup> produirait le même accord parmi la grande majorité de la population.

Je suis, Monsieur, etc.,  
(Signé)

R. B. DICKEY.

“ HALIFAX, 8 Octobre 1868.

“ A. E. A. Jones, Ecr.

“ CHER MONSIEUR,—En réponse à la question que vous me faites de laquelle des deux lignes de chemin de fer desservirait le mieux les habitants de Colchester, je prends la liberté de dire que la ligne du ruisseau Maddison desservirait les habitants de Lower-Onslow, Londonderry, Economy et des Cinq-Iles beaucoup mieux que la ligne du lac Folly, tandis que la population du côté nord de la montagne, comprenant les districts de New-Annan, Tatamagouche, Rivière-Waugh et Earl-Town (à l'exception de quelques personnes sur le côté ouest de New-Annan), serait aussi bien desservie par l'une que par l'autre; l'endroit où cette population pourrait le plus facilement rejoindre l'une ou l'autre ligne étant à Onslow ou Truro, où les deux tracés se rejoignent ou se rapprochent beaucoup. De fait, la ligne du lac Folly ne serait d'aucune utilité aux gens de Londonderry, d'Economy et des Cinq-Iles; ils préféreraient aller le rejoindre à Truro, comme ils font aujourd'hui, plutôt que de gravir la montagne pour rencontrer la ligne au lac Folly.

“ Je demeure, Monsieur, etc.,

“ THOMAS F. MORRISON,

“ M. P. P. pour Colchester.”

Parlant dans une autre lettre de la supériorité de la ligne A comme source de trafic à part des intérêts des mines, M. Dickey dit :

“ Et encore, la ligne A développera une autre branche très importante d'industrie et de trafic tout à fait inconnue à la ligne F. Je veux parler des salines du bras sud de la rivière Noire, près de Springhill. Cette exploitation, qui peut prendre un développement indéfini, a jusqu'ici été circonscrite par la nécessité où l'on se trouve de transporter un article massif sur une distance d'une vingtaine de milles, jusqu'à Amherst. La saumure est abondante et d'excellente qualité, en sorte que le sel est bien vu sur le marché. Il ne serait peut-être pas mal de desservir une branche d'industrie naissante comme celle-ci, et ce trafic ne nuirait pas au chemin de fer Intercolonial.”

La plus belle forêt de la Nouvelle-Ecosse borde la ligne A, dans Westchester et le bras est de la rivière Philip, sur une douzaine de milles, et s'étend sans interruption jusqu'à plusieurs milles à l'ouest sur le versant de la chaîne des Cobequid. Un approvisionnement aussi inépuisable de bois de charpente et de service, de bois de corde et de charbon de bois, situé à moins de 30 milles de la navigation des deux côtés, serait regardé dans tout autre pays, à cette époque de chemins de fer, comme une source importante de revenu.

Pour celui qui connaît l'immense production du sel dans plusieurs comtés anglais, ce qui forme un élément important du trafic des chemins de fer et des exportations, la perspective d'un développement très considérable des salines dont parle M. Dickey n'est pas du tout éloignée. Avec l'avantage du transport par chemin de fer à Amherst, cet article pourrait non-seulement être produit en grande quantité pour la consommation intérieure, mais il pourrait être exporté à d'autres parties de la Puissance pour l'usage domestique, la salaison du poisson, etc., et le procédé d'évaporation dans sa fabrication donnerait lieu à une consommation considérable de houille.

M. McLelan, M. P., dans une lettre en date du 21 mai, dit ce qui suit à propos de la question de la population, que des communications récentes au gouvernement rendent nécessaire de régler. Après avoir exprimé l'opinion que “ les considérations commerciales et industrielles en faveur de la ligne A sont tellement fortes qu'une compagnie ou un gouvernement ne devrait pas hésiter à l'adopter,” il démontre qu'elle desservirait la plus grande étendue de pays colonisée :—

“ La chaîne des montagnes Cobequid court parallèlement à la Baie, laissant une lisière de terre, le long de la rive de la Baie, entre Truro et les Cinq-Iles, d'environ 40 milles de longueur sur 8 de largeur. Cette lisière de terre étant beaucoup plus fertile et plus propre aux fins agricoles que les terres élevées de la chaîne de montagnes, a attiré,

avec les excellentes pêcheries de la Baie lorsqu'elle est ouverte en été, la principale partie de la population du district.

“ En consultant la carte, vous croiriez peut-être qu'il n'y a d'établissements que sur les rivières qui se jettent dans la Baie, tel qu'indiqué à Folly, au Grand-Village, Portanpique, Economy et Cinq-Iles. Il est vrai que ces endroits ont des villages plus importants que d'autres parties du district, mais on peut dire que c'est un *établissement continu* depuis Truro jusqu'aux Cinq-Iles, dont les habitants retireraient de grands avantages de la construction de la ligne A, pour le transport de leurs différents produits.

“ La ligne F traverse la montagne beaucoup plus tôt, et commence à gravir les hauteurs presque en partant de Truro; en sorte que, pour toutes les fins pratiques, elle n'est d'aucune utilité à la population riveraine.

“ L'on prétend, cependant, que la ligne F dessert mieux les établissements de Pugwash et Wallace, mais on verra par la carte que le trafic de ces établissements peut arriver à la ligne A, en certains endroits, à une distance de seulement quatre milles de plus; et tandis que cette perte est minime, le gain de la plus grande population de l'autre rive est très considérable. Mais bien que Wallace et Pugwash subiraient cette légère perte, je suis convaincu que les habitants gagneraient beaucoup plus en définitive par la construction de la ligne A, à cause de l'effet qu'elle aurait sur tout le pays environnant par le développement des ressources minérales et houillères de Springhill et des gisements de fer, que si *dix* lignes étaient construites à travers leur établissement. Et comme la ligne A servirait beaucoup mieux à développer ces grandes ressources de la Nouvelle-Ecosse que ne le ferait la ligne F, et donnerait aussi de plus grandes facilités de trafic à de plus vastes sections du pays, il est incontestablement du devoir d'un gouvernement qui a à cœur les intérêts généraux du pays, ainsi que ceux du chemin lui-même, d'adopter la première.”

A l'exception donc d'une population minime, éparse et généralement éloignée, (dont la ligne A serait, en moyenne, à quatre ou cinq milles près, aussi rapprochée que la ligne F,) il n'y a littéralement rien pour constituer un trafic à cette dernière, jusqu'à l'endroit où elle se rapproche des terrains houillers, à laquelle il faudrait ajouter un embranchement d'un mille et demi, *ce qui ferait en tout 7½ milles de construction de plus que sur la ligne A*, pour arriver, par une voie détournée et dispendieuse, aux mêmes résultats. Tandis que pendant une vingtaine de milles à l'est, la ligne A passe à travers ou près d'un district agricole remarquablement riche et bien établi, la ligne Folly, immédiatement après avoir traversé la DeBurt, est bordée, pendant environ 25 milles, par un district stérile qui ne sera probablement jamais établi. Avec cette lisière déserte intervenant sur le versant nord de la montagne, il n'est pas très probable qu'un trafic considérable (*même s'il pouvait s'y trouver*) serait transporté des districts les mieux peuplés vers le golfe sur le chemin de fer; et l'espoir d'un “commerce du golfe” *via* Wallace ou Pugwash, éloignés d'une quinzaine de milles de la ligne, lorsque le chemin de fer est déjà amené au golfe à Pictou et Shédiac, est d'une réalisation excessivement improbable. Personne ne peut supposer que pour le transport des marchandises de et à l'Île du Prince-Edouard, une route nécessitant un voiturage de 15 milles sur un chemin ordinaire, entre le chemin de fer et le golfe, pourra jamais lutter contre des lignes comme celles de Pictou et Shédiac, qui sont *sur* le golfe; et avec des facilités comme en offrent ces dernières lignes, le nombre des voyageurs qui préféreraient faire le trajet en chemin de fer et en diligence serait ridiculement minime.

Pour quelques habitants de Wentworth, la ligne Folly pourrait être une commodité; pour ceux de Wallace et Pugwash, elle épargnerait quelques milles de trajet pour se rendre au chemin de fer; mais dans le rendement du trafic du chemin de fer même, sans la connexion des mines, elle ne fournirait qu'une misérable contribution. Son adoption ne ferait qu'ajouter au nombre des tracés de chemins de fer grotesques qui ont fait, dans cette province et dans d'autres, le sujet de plus d'un reproche grave et de plus d'un sarcasme. Nul plus grand service n'aurait pu être rendu à la ligne que nous recommandons, de concert avec la majorité de la population de Colchester et Cumberland, que le contraste sur lequel l'attention du gouvernement a été ainsi attirée.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Ottawa, 20 Octobre 1868.

JOHN LIVESEY.

OTTAWA, 23 Octobre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre une copie imprimée d'une nouvelle

lettre sur le tracé du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, *corrigeant* les évaluations des frais de construction maintenant sous la considération du gouvernement, et je demeure, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOHN LIVESEY.

L'Hon. H. L. Langevin, C. B.  
Secrétaire d'Etat, etc., etc.

## TRACÉ DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL A LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

### CORRECTION DES ÉVALUATIONS.

A l'Honorable Secrétaire d'Etat du Canada.

MONSIEUR,—Je suis maintenant en état de vous soumettre le renseignement important que je vous disais, dans ma lettre du 14 courant, devoir vous envoyer sous peu de jours, à l'égard des évaluations comparatives du coût des deux projets de tracés du chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse.

Dans l'évaluation de l'ingénieur en chef, le prétendu coût excessif de la ligne A était basé, en grande partie, sur un excédant présumé de *tranchée dans le roc* sur cette ligne qui devait augmenter d'autant les frais de construction,—la quantité totale d'excavation dans le roc sur la ligne F (sur laquelle il avait été fait des essais) était portée à 280,980 verges cubes, et celle de la ligne A (sur laquelle il n'*avait pas* été fait d'essais, et ce qui par conséquent n'était qu'une conjecture), était supposée devoir être de pas moins de 376,715 verges cubes.

J'avais toujours été sous l'impression, fondée sur des observations géologiques locales et des renseignements professionnels obtenus pendant l'exploration des routes, que la ligne A, outre qu'elle avait (comme on l'admet aujourd'hui) beaucoup moins d'excavation *générale*, se trouverait aussi avoir une moindre proportion d'excavation dans le roc que la ligne F. Mais afin de dissiper tous les doutes à cet égard, lorsque d'aussi grands intérêts sont en jeu, je fis faire des essais en creusant des puits, etc., tout le long de la ligne A aux principales tranchées où l'on prétendait qu'il y avait du roc, et j'en soumetts maintenant les résultats pour l'information du gouvernement.

Ce qui suit est un sommaire exact des résultats, dont les détails sont à la disposition du gouvernement:—

3 tranchées dites partiellement dans le roc,	70,154 v. c.	ne contenaient réellement	que 39,340 v. c.
4 tranchées dites partiellement dans le roc,	101,450 v. c.	ne contenaient réellement	<i>pas de roc.</i>
14 tranchées dites partiellement dans le roc,	101,354 v. c.	ne contenaient réellement	<i>pas de roc.</i>
3 tranchées dites partiellement dans le roc	50,836 v. c.	ne contenaient réellement	que 32,500 v. c.

Excavation totale du roc portée sur ces tranchées 323,794 v. c.—roc total réel, 71,840  
Déduez le roc réel..... 71,840

Surplus du roc porté dans l'évaluation..... 251,954 v. c.—

Des 14 tranchées prises d'un seul groupe, neuf ont été essayées et l'on a jugé inutile de faire des essais sur les cinq autres (que l'on dit contenir 20,353 verges), puisque les tranchées voisines ne contenaient pas de roc du tout. Dans les autres cas, des puits ont été creusés *partout*.

Ainsi, sur l'ensemble de 376,715 verges cubes de roc portées contre la ligne A dans l'évaluation de l'ingénieur en chef, il n'en existe réellement que 124,761, dont 24,601 sont portées comme étant communes aux lignes A et F, ce qui démontre que la quantité réelle a été *surchargée de 250 pour cent*.

Nous avons donc incontestablement établi une diminution de 251,954 verges cubes de roc sur la ligne A, ce qui, en faisant le calcul de la différence entre le prix des excavations dans le roc et en terre, effectuera, avec les dix pour cent ordinaires pour les dépenses

contingentes, une réduction de l'estimation faite par M. Fleming du coût présumé de la ligne A, de pas moins de \$263,960.

L'on comprendra que dans les calculs ci-dessus, la ligne A a été considérée, comme l'a fait M. Fleming dans son évaluation, comme étant sur une pente de 60 pieds aux mines. La pente de 52.80, telle qu'elle est maintenant tracée, coûterait environ \$62,000 de plus, mais on peut réduire ce chiffre d'environ \$50,000 en adoptant un meilleur tracé, que des études récentes ont prouvé être possible: Néanmoins, sans tenir compte de ceci, et en déduisant les \$62,000 en entier, il reste encore une déduction nette de \$201,960. Ajoutez à cela 30,812 portées par erreur aux frais de la ligne A pour matériel roulant, etc., et nous avons une déduction de \$232,772 sur le coût de la ligne A, avec pentes maxima de 52.80 partout, ou de \$294,772 sur la base de l'évaluation de M. Fleming.

Mais si le conseil, avec cet esprit de recherches patientes et équitables qu'il a manifesté jusqu'ici, nous permettait de démontrer, au moyen d'une comparaison détaillée des évaluations, le coût comparatif des *travaux d'art* sur les deux lignes (qui forment le principal point de différence restant), je pense que nous établirions, d'après les plans et profils transmis au gouvernement, sur lesquels les dimensions de presque tous les travaux d'art ont été établies par l'ingénieur en chef, et en répartissant équitablement les matériaux sur les quelques travaux d'art dont les dimensions ne sont pas données, la nouvelle réduction considérable indiquée dans les évaluations que nous avons soumises.

Si notre position à l'égard de ces travaux était établie, le grand avantage maintenant assuré à la ligne A sous le rapport des excavations s'augmentera d'environ \$190,000 dans la comparaison avec la ligne F, sans embranchement,—ou, en ajoutant l'embranchement nécessaire à la ligne F, l'économie totale qui résulterait de l'adoption de la ligne A, d'après ces évaluations corrigées, serait de \$320,000.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOHN LIVESEY.

Ottawa, 23 Octobre 1868.

(No. 835.)

Mecredi

CHER MONSIEUR,—Sir John est sorti du conseil un instant après votre départ et m'a chargé de vous remettre la lettre ci-incluse.

Il sera bien aise que vous la lui remettiez aussitôt que vous en aurez fini.

Votre dévoué,

CHS. DRINKWATER.

Amos Purdy, Ecr, M. P.

## TRACÉ DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL À LA NOUVELLE-ECOSSE.

A l'Hon. Secrétaire d'Etat du Canada.

MONSIEUR,—Depuis mon arrivée à Ottawa, j'ai eu l'honneur d'avoir communication de plusieurs documents soumis au gouvernement par M. Livesey. Ayant à passer toute la question en revue dans cette lettre, et croyant qu'il vaut mieux, pour plus de facilité de consultation, examiner chaque sujet en détail, je n'ai pas besoin de faire d'apologie sur sa longueur. Je m'occuperai d'abord de sa lettre contenant certaines résolutions du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et dans laquelle il cherche aussi à contredire mes premiers avancés. Dans la résolution du 13 du courant, il est dit que "le gouvernement ne voit aucune raison de revenir sur sa minute du conseil du 3 août dernier," et que "trois membres du gouvernement seulement ont approuvé le rapport de M. Fleming," etc.

La minute du conseil qui a été passée le 3 août a été tenue secrète jusqu'à ce qu'elle fût déposée sur la table de la Chambre, le 15 septembre. Etant très surpris d'un pareil document,—sachant que le gouvernement local n'avait aucun pouvoir à l'égard du tracé ou de la construction des chemins de fer,—je m'assurai de suite, sur information prise auprès des membres du gouvernement, que cette minute du conseil avait été passée à la très instantane requête de M. Livesey, sans réflexion de la part d'un certain nombre des membres du gouvernement, sans aucune investigation quelconque quant aux mérites de la ligne F, sans que personne d'intéressé dans cette ligne ne sût que cette réunion du conseil avait lieu, ou sans que personne, excepté M. Livesey, n'y fût présent ou ne fût invité à y assister. Permettez-moi aussi de faire remarquer qu'à l'heure même où se tenait cette assemblée, le

3 août, le gouvernement savait que j'étais en route pour Halifax, où j'arrivai le même soir ; que j'y restai durant toute la session ; que j'eus plusieurs conversations avec les ministres à propos des affaires du chemin de fer, et que cependant, pour des causes inconnues, la chose fut tenue parfaitement secrète jusqu'au 15 septembre, lorsqu'il convint à M. Annand de la faire connaître. Il invita personnellement M. Dickey, député du comté de King, à demander au gouvernement de soumettre à la Chambre la correspondance relative au chemin de fer, et c'est en réponse à cette demande que cette minute fut produite. Après avoir consulté les membres du gouvernement et leur avoir donné des explications, ils consentirent tous, à l'exception de M. Annand, à permettre que l'on fit n'importe quoi à ce sujet, pourvu qu'ils ne fussent pas obligés de désavouer directement ce qu'ils avaient déjà fait. Après mûre considération, la résolution suivante fut préparée, laquelle recommande fortement la ligne F, et bien qu'elle ne condamne pas expressément la minute du conseil, elle le fait cependant d'une manière implicite, et il fut considéré que, comme le gouvernement consentait à ne pas s'opposer à son adoption par la chambre, elle serait regardée comme équivalant à une rescision par le gouvernement de sa minute du conseil antérieure. C'est à ces conditions que j'acceptai la résolution, qui fut adoptée à l'unanimité.

“ *Résolu*,—Que cette chambre est d'opinion, d'après tous les renseignements qui lui ont été donnés, qu'il existe de fortes raisons en faveur de l'adoption de la route du lac Folly pour le chemin de fer, entre Truro et Spring-Hill et Amherst, et qu'aucune route ne devrait être choisie sans le plus scrupuleux examen, car il est très important que les intérêts commerciaux, agricoles et généraux du pays soient développés en même temps que ceux des mines.”

M. Fleming arriva à Halifax quelques jours après, et désirant soumettre au gouvernement tous les renseignements possibles, je demandai à M. Fleming, à l'invitation du gouvernement, s'il voudrait rencontrer le conseil et s'il était libre de donner tous les détails concernant la ligne F. Le lendemain, M. Fleming rencontra le gouvernement comme il y avait été invité. Il est vrai que trois membres du gouvernement seulement discutèrent la question avec M. Fleming. M. Annand s'excusa pour une raison, M. Robertson avait, je crois, un engagement à propos de quelque affaire à l'asile, qui est sous le contrôle de son département, et les autres membres du gouvernement n'étaient pas en ville ; c'est pourquoi le nombre de ceux qui étaient présents se trouvait si petit. Après une longue discussion (à laquelle j'étais aussi présent), ils acceptèrent les rapports de M. Fleming ; mais ils trouvaient que, quelque disposés qu'ils fussent à passer une contre-minute du conseil, ils n'étaient pas en état de le faire, parce que ç'aurait été contredire leur acte antérieur ; cependant, ils dirent à M. Fleming d'informer le gouvernement fédéral du résultat de leur entrevue ; qu'ils approuvaient ses rapports, et que ce fait étant communiqué au gouvernement fédéral, l'effet serait le même que s'ils passaient une contre-minute du conseil. Le lendemain je partis d'Halifax, avec l'entente que le gouvernement ne ferait rien à ce sujet sans m'en prévenir ; et bien que je fusse à Halifax le 13 courant, date de la dernière résolution, et que j'eusse eu des conversations avec chacun des membres du gouvernement alors en ville, il ne fut fait aucune mention ou aucune allusion que cette résolution avait été passée ce jour-là, et j'en ignorai l'existence jusqu'à ce que, à ma grande surprise, je la trouvai dans la correspondance ici.

A strictement parler, le gouvernement local n'a aucune autorité de passer des minutes du conseil sur un pareil sujet. Mais, lorsqu'il a voulu prendre la question en considération, je ne puis m'expliquer pourquoi il a adopté un pareil système de secret et de partialité, ne demandant de renseignements que d'un côté et agissant comme il l'a fait dans toute l'affaire, et cette conduite me paraît très étrange. Cependant, il semblerait qu'après tout un embranchement ou une ligne de “ combinaison ” le satisfèrait.

Le 3 août, lorsque le gouvernement passa cette minute du conseil, il n'avait ni les données, ni les renseignements nécessaires pour lui permettre d'arriver aux conclusions auxquelles il en est arrivé. Ses membres ne connaissaient personnellement rien du tracé de la ligne A ou de la ligne F ; un ou deux d'entre eux pouvaient avoir voyagé en diligence sur la route postale, mais la plupart n'avaient jamais été dans le comté du tout. Ils n'avaient aucune connaissance exacte de la côte, de la longueur des pentes et des courbes, ni des avantages particuliers de la ligne F. Ils ne demandèrent aucun renseignement aux

personnes qui pouvaient leur en donner à l'égard de la ligne F, et n'entendant que M. Livesey, ils adoptèrent immédiatement leurs conclusions. Certes, personne n'osera dire que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse était en mesure, le 3 août, ou qu'il eût des renseignements suffisants pour lui permettre de décider de "la plus grande somme de trafic," des "difficultés de construction," du "coût probablement moindre," des "pentes plus faciles," etc., etc. Mais, d'une manière ou d'une autre, il prononce sommairement sur toutes ces questions difficiles et embrouillées, à une assemblée secrète, sur les représentations d'un seul individu qui n'est intéressé que dans la ligne A.

Je représente donc respectueusement que cette minute du conseil ne devrait pas avoir le même poids et la même influence que si elle eût été adoptée après que toutes les parties auraient été entendues, et après une enquête minutieuse. Et bien que les dernières tentatives aient eu pour but de couvrir la rescision tacite de cette minute du conseil, ce n'est tout au plus qu'un essai de maintenir des conclusions antérieures, adoptées inconsidérément, et elles démontrent plutôt le désir de soutenir des opinions déjà exprimées, n'importe sous quelles circonstances, et qu'elles soient justes ou erronées.

*Relier les mines de fer à celles de houille.*—Les partisans de la ligne A appuient fortement sur cet argument, et après avoir lu leurs longs documents sur ce sujet, on se lève avec l'impression presque fixe dans l'esprit que les gisements de minerai de fer ne sont situés que dans le voisinage de leurs usines actuelles, et qu'à moins que la ligne A ne soit adoptée, il ne peut être fait aucune liaison entre les mines de fer et de houille, et qu'il ne peut se faire aucune grande exploitation de fer si la ligne A ne traverse leurs terrains miniers, et qu'aucun trafic de minerai ne pourra se développer à moins que la ligne A ne soit construite. Je ne puis du tout accepter ces conclusions. L'on admettra que les gisements de minerai de fer ne sont pas bornés au voisinage immédiat des usines actuelles, mais qu'elles s'étendent, sur le versant sud de la montagne, sur une distance de treize milles ou plus, et que la ligne F traverse plusieurs milles de terrains où l'on sait qu'il existe du fer, et qu'elle passe même sur des terrains possédés par la compagnie actuelle. L'on sait aussi qu'il existe du minerai de fer sur le versant nord de la montagne. J'affirme donc qu'il n'y a aucun doute que la ligne F traverse des terrains miniers, ou en passe assez près, dont les dépôts sont assez considérables, pour permettre l'exploitation du fer sur une vaste échelle. Comme on emploie moins de tonneaux de fer que de houille dans la fabrication du fer au moyen de la houille, l'endroit naturel de fabrication serait aux mines de houille de Springhill, et non pas aux mines de fer, ce qui donnerait de plus l'avantage de tirer le fer des deux côtés de la montagne, sur la ligne F. Incontestablement la ligne F relie les mines de fer à celles de houille autant que peuvent le désirer les fabricants, et développerait le trafic du minerai sur lequel on insiste tant. La ligne F procurerait aussi de grandes facilités pour obtenir le charbon de bois, et il n'y a aucun doute que de nouvelles compagnies se formeraient pour l'exploitation du fer par ce procédé.

*Capital placé par la compagnie.*—L'on semble attacher beaucoup d'importance au fait que la compagnie actuelle des mines de fer a placé de fortes sommes dans cette entreprise, et l'on cite des chiffres pour faire voir les montants, l'emploi donné aux gens, etc., etc. Tout cela est fort bien; mais lorsque l'on veut s'en prévaloir pour faire adopter la ligne A, la chose revêt une autre forme. Je suis sous l'impression que la compagnie a établi ses usines en cet endroit sans égard au tracé du chemin de fer actuel, et qu'elle a fourni et appliqué son capital dans le but de faire de l'argent, et qu'elle en a probablement fait.

Les gens de la Rivière-Philip, de Pugwash, Wallace, Tatamagouche et autres endroits ont construit leurs quais, leurs maisons et leurs granges, défriché leurs terres, fait des chemins et des ponts, ouvert et exploité un certain nombre de carrières, de briqueries, des moulins à scie et à farine, des machines à carder, des filatures de laine, construit des navires, établi des moulins pour l'exploitation du cuivre, et ont placé beaucoup plus de capitaux, employé plus de bras, développé des intérêts d'un avantage plus réel et plus durable pour l'État, et contribuent plus aux revenus du la Puissance; et cependant tous ces intérêts agricoles, commerciaux et généraux doivent être considérés comme nuls, et l'on veut que 10,000 habitants (en 1860, beaucoup accrûs depuis,) gravissent et traversent une montagne à 12 milles plus loin (faisant 24 milles chaque voyage), et tout cela parce qu'une certaine compagnie a des usines à un certain endroit!

#### EXPORTATION DE LA HOUILLE.

Les couches et veines de Springhill ne se bornent pas au côté sud de la ligne A, tel

qu'indiqué sur la carte, mais des explorations ont prouvé qu'il se trouve de grandes étendues de houille tout près et *au nord de la ligne F*, et cette ligne, dans tous les cas, répondrait à tous les besoins pour l'exportation de la houille. La ligne A peut être plus rapprochée des mines de houille de certains individus, mais la ligne F traverse à peu près le centre des gisements de houille.

#### POPULATION ET DISTANCES.

Les rapports du recensement indiquent la population par arrondissements de votation. Etant, comme on le dit, un "représentant résident," je pense que je suis en meilleure position que des *étrangers* ou des *non-résidents*, pour exposer correctement les faits à l'égard de la population et des distances. En prenant les chiffres donnés par M. Livesey à propos de la "population desservie par la ligne A," j'en exclus Westchester, parce que les deux lignes passent à travers l'arrondissement de votation de Westchester. L'endroit indiqué sur la carte est l'encoignure sud-est la plus reculée du district de Westchester, qui se trouve sur la montagne et est très peu peuplée.

*Londonderry* comprend la population des mines de fer, qui est portée à 3,132 dans le rapport du recensement, et non pas à 3,705 comme le dit M. Livesey. Une grande partie de la population devrait être exclue du tableau comparatif. Sur ce principe, prenons par exemple le *Grand-Village*; bien que sa population puisse se rendre au dépôt des Forges à 4 ou 5 milles, elle peut néanmoins se rendre à la ligne F, de son propre côté de la montagne, à peu de distance de plus, et elle serait raisonnablement desservie par la ligne F. De fait, prenons la population entière des Cinq-Iles et d'Economy, et elle peut se rendre à la ligne F à peu de distance de plus qu'à la ligne A.

*Lower-Onslow*.—Je laisse cet endroit de côté parce qu'il s'y trouve un excellent chemin et qu'il est près de *Truro*, et aussi parce que les lignes sont rapprochées l'une de l'autre et que les habitants sont établis entre les deux. L'une ou l'autre ligne suffirait.

*Bras Est de la Rivière Philip*.—Je pense que M. Livesey fait erreur ici. Il n'y avait pas cette population au dernier recensement, et elle ne s'y trouve pas encore. L'arrondissement de votation de la Rivière-Philip comprend une grande partie de l'établissement de la rivière principale, et je remarque que dans le tableau F, l'on se sert des mêmes chiffres pour la Rivière-Philip. Il y a cependant un établissement de quatre à cinq milles de longueur, sur la ligne A, qui aurait à descendre la rivière, sur un excellent chemin, d'environ six milles de plus pour atteindre la ligne F; mais en adoptant cette ligne, elle se rapproche de six milles d'une partie du pays beaucoup plus peuplée que celle qui borde la ligne A, à la Rivière-Philip.

*Oxford* (pas marqué sur la carte),—à quatre milles plus bas sur la rivière, est un village assez florissant, près de la tête des eaux de marée. On vient d'y établir une filature de laine, plusieurs moulins à scie et à farine, et il s'y trouve des artisans, des magasins, etc.; c'est un endroit assez central et qui augmente rapidement. Les établissements du Chemin de Gray, Mont-Plaisant, de la Rivière-Noire, de la Petite-Rivière, de Lower-Leicester [dont aucun n'est indiqué sur la carte], étant écartés de la ligne, devront aller au dépôt de la Rivière-Philip. Comme de raison, la ligne F rapproche la station de six milles d'une population plus forte, et elle est par conséquent préférable pour toute la population de la Rivière-Philip et des établissements adjacents. Je remarque que M. Livesey n'a pas été aussi particulier à marquer les villages et les établissements qui se trouvent le long et au nord de la ligne F qu'il l'a été pour le sud de la ligne A, et en conséquence je suis obligé de donner des explications plus détaillées, d'autant plus que, pour ceux qui ne sont pas au fait des choses, la carte semblerait indiquer que les habitants du nord de la ligne F sont entièrement établis le long du golfe, et qu'entre la rive et la ligne F tout est désert. Il dit, de fait, que "la masse de la population est éloignée de 13 à 18 milles de la ligne F." Je puis dire que, en prenant l'étendue de pays comprise entre New-Annan, la Rivière-Philip et la Rivière-Noire, il n'y a pas un chemin que je n'ai pas parcouru,—que je connais la plupart des gens, et que je suis entré dans presque toutes les maisons. Cette étendue de pays est traversée par des chemins, et il s'y forme des établissements dans presque toutes les directions. Il y a Wentworth, Gronville, Streets-Ridge, Victoria, et une longue liste d'autres établissements, tous situés dans cet arrondissement, mais qui ne sont pas indiqués sur la carte. La terre est bonne, les chemins bien ouverts, et les colons permanents y ont de bonnes chances de succès.

*Earl-Town*, je l'admets, ira à Truro dans tous les cas ; mais j'affirme certainement que *New-Annan*, *Tatamagouche* et la *Rivière-Waugh* (qui n'est pas marquée) préféreront aller à la ligne F, éloignée de six à quatorze milles, plutôt que d'aller à Truro, qui est éloigné de 28 milles de *Tatamagouche*, et sur le chemin duquel il faut traverser la montagne.

J'en viens maintenant au tableau de M. Livesey à l'égard de la ligne F.

Je laisse de côté la *Rivière-Philip*, pour les raisons déjà données. Il ne se trouve aucune partie de *Wentworth* éloignée de neuf milles de la ligne F. Une partie de l'arrondissement de *votation de Pugwash* se trouve à moins de trois ou quatre milles de la ligne F, et le village lui-même (qui est mal placé sur la carte) n'en est pas éloigné de plus de 10 milles. Les 15 à 18 milles du tableau sont erronés.

*Wallace* (mal placé sur la carte) est à environ 13 milles franc nord-est d'une courbe de la ligne F, et non pas au nord, comme on l'indique même sur la carte corrigée, et il n'est pas au nord, mais au sud du havre. La ligne A ne desservira pas la plus forte population, et "la masse de la population desservie par la ligne F" n'en est pas éloignée "de 13 à 18 milles."

Population desservie par la ligne F :—

<i>Wentworth</i> .....	696
<i>Wallace</i> .....	2,500
<i>Pugwash</i> .....	3,165
<i>Tatamagouche</i> .....	1,400
<i>Rivière-Waugh</i> .....	1,153
<i>New-Annan</i> .....	1,231

10,145

A moins que la ligne F ne soit adoptée, toute cette population, moins celle de *Pugwash*, c'est-à-dire 7,000, sera obligée de gravir et traverser une montagne à 12 milles plus loin pour arriver à ses stations, ce qui fait une différence de 24 milles chaque voyage. *Pugwash* aura, par les chemins actuels, à parcourir 6 milles de plus jusqu'à *Westchester*. Je prétends donc que la ligne A ne serait d'aucun avantage pratique pour 7,000 des habitants en question, et ne sera guère avantageuse à *Pugwash*. La ligne A ne développerait pas l'industrie agricole et ne faciliterait pas les affaires, tandis que la ligne F le ferait. Aujourd'hui, les constructeurs de navires, les fabricants de bois, les exploitants des carrières et les marchands de *Pugwash*, *Wallace* et *Tatamagouche* sont obligés d'acheter et mettre en magasin, le 10 novembre au plus tard, tous les effets, provisions et marchandises d'un grand poids dont ils peuvent avoir besoin jusqu'au 20 mai ou au 1er juin suivant, parce que la navigation du golfe se ferme à bonne heure, devient dangereuse, et que les compagnies d'assurance ne veulent pas prendre de risques, ce qui nuit beaucoup au commerce et à la prospérité générale. La ligne F remédierait à cet inconvénient.

La ligne A, entre la rivière *Folly* et la rivière *Philip*, est tracée d'abord sur le versant sud de la montagne, puis, après avoir fait plusieurs détours en la traversant, elle en suit le versant nord jusqu'à ce qu'elle atteigne la rivière *Philip*. Le sol n'est pas bon, et il n'attirera jamais de colons stables. La ligne A donnerait un peu plus de facilités à *Londonderry*, *Economy* et les *Cinq-Iles*, dont la population est de 3,823, mais elle serait une grande injustice pour une population de plus de 10,000 habitants établis au nord de la ligne F. La ligne A conviendrait mieux à la compagnie des mines de fer, mais elle ne développerait pas l'industrie agricole du pays, ni ne desservirait aussi bien les intérêts commerciaux et industriels en général.

J'ai donc démontré que la ligne F relie les mines de fer et de houille d'une manière suffisante, et qu'elle suffirait aussi à l'exportation de la houille de *Springhill*, ce qui assurerait le trafic du minerai sur lequel on insiste tant ; qu'elle desservirait la proportion de beaucoup la plus forte des habitants actuels, et qu'elle développerait très probablement l'industrie agricole et l'établissement futur du pays, sans incommoder beaucoup les habitants de *Londonderry* ; qu'elle faciliterait considérablement la construction des navires et le commerce de tous les endroits que j'ai nommés, en mettant à leur portée la commodité d'un chemin de fer, de manière à leur permettre de recevoir constamment des provi-

sions, du fer, des cordages, etc., lorsqu'ils en auraient besoin, et en leur donnant les moyens d'exporter en tout tems les produits du pays. L'on admet aussi que la ligne F est la plus courte, et en conséquence j'espère que l'on n'exigera pas d'autre témoignage ou d'autre preuve pour en justifier l'adoption.

LA LETTRE DE L'HON. R. B. DICKEY.

M. Dickey est un habitant d'Amherst et demeure à plus de 50 milles de Tatamagouche, il voyage rarement, même sur les meilleurs chemins, et cependant on l'a engagé à me contredire. Il dit : " La route postale du village de Tatamagouche traversera le chemin de fer près de Truro, \*\*\*\* donc, la population devrait être omise dans la comparaison des chiffres. \*\*\*\* Il doit leur être à peu près indifférent que l'une ou l'autre ligne soit adoptée."—De Tatamagouche à la ligne F, par le chemin actuel, qui peut être raccourci, il n'y a pas plus de 14 milles, et une partie de l'arrondissement de votation de Tatamagouche se trouve à moins de six milles de la ligne F. La Rivière-Waugh est éloignée d'environ 14 milles, et New-Annan de cinq à dix milles de la ligne F. Je pense que M. Dickey prendrait quelque temps à persuader aux habitants de ces endroits qu'ils pourraient transporter un tonneau de foin à travers la montagne jusqu'à Truro, à 28 milles, aussi facilement qu'à la ligne F, éloignée d'eux de 5 à 14 milles. Il réussirait à peu près autant que si ces gens cherchaient à convaincre M. Dickey qu'il n'y a réellement pas de différence entre un honoraire de retenue de \$5 à \$14 et un honoraire de \$28.

Il dit encore :—" Il est vrai que Wentworth, où réside M. Purdy, a un intérêt dans la ligne F." Cette admission établit tout ce que j'ai dit, parce que chacun des 7,000 habitants, à part moi, aurait à gravir et traverser la montagne, à 12 milles plus loin (24 milles chaque voyage), pour se rendre à la ligne A. Il dit aussi :—" En opposition à Wentworth, je placerais Westchester." Il faut qu'il ignore les faits ou qu'il cherche à induire en erreur, car la ligne F traverse aussi l'arrondissement de votation de Westchester et dessert sa population tout aussi bien que la ligne A. La ligne F pourrait ne pas augmenter autant la valeur des actions de mines de fer, ni se rapprocher autant des gisements de houille de certains individus, mais elle sert très bien Westchester, puisqu'elle traverse l'arrondissement, et que quatre milles de l'un de ses établissements se trouvent au nord de la ligne F. Combien il est facile d'écrire dans une lettre que les gens de Wallace peuvent aisément traverser 12 milles de montagne pour éviter à quelques autres l'inconvénient de parcourir deux ou trois milles ! Il dit encore :—" Située comme l'est la masse de la population de Pugwash et Wallace sur la côte, etc., elle ne contribuerait pas à un degré appréciable à son trafic." La masse de la population n'est pas établie sur la côte, et même si elle l'était, elle contribuerait encore au trafic. Les cultivateurs du propre arrondissement de votation de M. Dickey parcourent 50 à 60 milles pour aller à Truro, et il voit presque tous les jours des charges de marchandises qui arrivent à Amherst après avoir été apportées en chemin de fer à Truro, ce qui contribue au trafic ; et cependant, dans le seul but de me contredire, il se permet d'insinuer que parce que quelques marchands et cultivateurs sont éloignés de 10 à 14 milles de la ligne, ils ne contribueront pas à son trafic, ou qu'ils ne s'occupent pas où le chemin sera établi, parce qu'il est " à peu près indifférent que l'une ou l'autre ligne soit adoptée." M. Dickey s'étant assuré un chemin à travers Amherst, peut fort bien parler et écrire d'un air d'indifférence à propos de 10,000 autres individus. M. Dickey devra me pardonner, vu que je n'ai ni parts de mines, ni gisements de houille, ni magnifiques forêts à favoriser, je prends les intérêts de mes commettants, car personnellement je n'ai en réalité que bien peu de chose en jeu.

LA LETTRE DE M. MORRISON.

La différence pour les habitants dont parle M. Morrison n'est que de 2 à 5 milles.—*For la carte.*—Ayant déjà expliqué au long la position de la Rivière-Waugh, de New-Annan et Tatamagouche, je me contenterai d'affirmer de nouveau ce que j'ai dit. Bien que la carte ne soit pas exacte, elle fait néanmoins voir que la ligne F leur conviendrait beaucoup mieux. M. Morrison a plus de commettants le long de la Baie de Cobequid que dans Tatamagouche.

## UNE AUTRE LETTRE DE M. DICKEY.

Celle-ci a rapport aux salines. Il y a aussi de grandes sources salines, sulfureuses, etc., tout auprès de la ligne F, sur la rivière Philip, et quant au bois dont il parle, il se trouve aussi en abondance sur la ligne F.

## LETTRE DE M. McLELAN.

La lisière de terre dont il parle peut avoir 8 milles de largeur près de Truro, mais au Grand-Village, où il demeure, il n'y a qu'environ 5 milles du village aux mines de fer, qui sont situées tout près dans la montagne. A mesure que l'on approche d'Economy, le terrain plan est étroit et de maigre qualité, la chaîne de montagne s'avancant jusqu'à la rive; au dessous, le pays est rude et accidenté. La "lisière de terre" dont il parle peut être meilleure que la "chaîne de montagne" le long de la ligne A, mais elle est de beaucoup inférieure à la qualité des terres qui s'étendent entre la ligne F et le golfe. M. McLelan se contente de comparer la "lisière de terre" qui borde la baie avec la "chaîne de montagne" voisine, et je sais qu'il ne contredira pas mes avancés. Il dit encore:—"L'on verra par la carte que le trafic de Pugwash et de Wallace peut arriver à la ligne A, en certains endroits, à une distance de seulement quatre milles de plus." Or, je dis que M. Livesey, avec les renseignements qu'il prétend posséder et les ingénieurs qu'il a sous ses ordres, aurait dû pouvoir soumettre au gouvernement une carte correcte avant d'essayer de s'en servir ou de permettre à ses amis de dire: "L'on verra par la carte," pour prouver leurs assertions.

Je n'ai pas vu ici le plan dont je suppose que M. McLelan veut parler (21 mai), mais je l'ai vu à Halifax. Pugwash, Wallace et Tatamagouche y étaient mal placés; le premier était placé trop à l'ouest, et Tatamagouche était placé à peu près au nord-est de Wallace, au lieu de l'être à peu près au S. S. E.; et étant ainsi mal fait, il pouvait induire en erreur, puisqu'il faisait croire que Wallace et Pugwash pouvaient atteindre la ligne A, près de Westchester, "à une distance de seulement quatre milles de plus." Cela n'est pas exact. Je le sais parce que j'ai vécu toute ma vie dans le district, que j'en ai souvent parcouru tous les chemins, et que j'en connais bien tous les points. Wallace devrait être placé au N. E., à 13 milles, par le chemin, de la courbe de la ligne F. J'étais présent lorsqu'un arpenteur a tiré la ligne en 1866. La distance a été chaînée sur le chemin. Et même la dernière carte corrigée n'est pas exacte. J'affirme donc sans crainte d'être contredit que la ligne F sera plus rapprochée de Pugwash d'environ 6 milles, Wallace d'environ 12 milles, et Tatamagouche de 12 à 14 milles.

## CONCLUSIONS DE M. LIVESEY.

J'affirme que la population sur la ligne F n'est pas "minime, éparse et généralement éloignée." La ligne A n'est pas, "à quatre ou cinq milles près, aussi rapprochée que la ligne F" des habitants de Pugwash et Wallace. Le démontrer sur la carte ne le prouve pas, car les faits sont tels que je les ai exposés. Il y a quelque chose pour "constituer un trafic" sur la ligne F. Elle relie les mines de fer à celles de houille, mais elle peut ne pas élever la valeur des parts de mine autant que la ligne A, ou passer aussi près des terrains houillers de certains individus. Elle dessert une plus forte population sans injustice manifeste pour personne; elle attirera certainement plus de colons permanents, qui contribueront davantage aux revenus de la Puissance; elle transportera aussi certainement plus de voyageurs, et donnera de plus grandes facilités aux commerçants, aux agriculteurs et aux constructeurs de navires. Il n'y a pas d'étendue "stérile, qui ne sera probablement jamais établie," au nord de la ligne F, et elle est plus rapprochée de Charlottetown, dans l'Île du Prince-Edouard.

Je n'ai jamais parlé de "commerce du golfe" à propos des marchandises; j'ai parlé des voyageurs, "surtout au printemps et à l'automne." Tel a été mon argument. La distance le long du golfe entre Shédiac et Pictou,—les endroits où le chemin de fer touche au golfe,—est d'un peu plus de 100 milles. Toute l'étendue de pays comprise entre ces deux points est excellente pour l'agriculture; elle peut contenir une population beaucoup plus forte, et serait immédiatement colonisée s'il y existait une bonne voie ferrée. Comme cette partie du pays s'améliore, les habitants auront bientôt besoin d'une communication à la vapeur entre quelque endroit central, comme Wallace, et Charlottetown, Île du Prince-

Eduard. Les voyageurs traversent maintenant en goëlette lorsqu'ils en trouvent l'occasion, plutôt que d'aller aussi loin en diligence pour se rendre à Shédiac ou Pictou afin de traverser en bateau à vapeur.

Wallace et Charlottetown se trouvent au nord-est de la courbe de la ligne F à la rivière Wallace. Entre cet endroit et Wallace il y a 13 milles. Du havre de Wallace (où les grands navires peuvent facilement entrer) à l'Île St. Pierre, qui se trouve à l'entrée du havre de Charlottetown, il n'y a qu'environ 25 milles, autant que j'ai pu m'en assurer. En sorte qu'il n'est que juste de présumer que, surtout au printemps et à l'automne, en supposant qu'un bateau à vapeur irait à Wallace, les voyageurs préféreraient traverser le golfe par une route de 25 milles, plutôt que d'aller jusqu'à Pictou, à 50 ou 60 milles, ou à Shédiac, qui est beaucoup plus loin, même en admettant qu'ils eussent à faire en diligence 13 milles qui séparent Wallace de la station, sur un chemin uni. La question de bateaux à vapeur de Charlottetown touchant à Wallace a été considérablement discutée jusqu'ici, et elle devra se réaliser avant peu; il serait donc désirable de faire passer le chemin de fer le plus près possible de cet endroit. J'affirme donc de nouveau ce que j'ai dit, et j'ajouterai que la route depuis l'endroit désigné jusqu'à Wallace est extrêmement favorable à la construction d'un chemin de fer d'embranchement peu coûteux; et dans ces temps de progrès et d'améliorations rapides, vu que l'on peut construire des embranchements de chemin de fer à peu de frais, qui servent à alimenter les lignes principales, l'on me pardonnera si je prédis que je vivrai assez longtemps pour voir la prospérité de mon pays natal assez grande pour justifier cette dépense, et que, lorsqu'elle sera faite, elle deviendra "la route" de Charlottetown tant pour les voyageurs que pour les marchandises, car c'est la voie la plus courte à travers le golfe, et elle a de plus l'avantage d'être ouverte plus tôt au printemps et plus tard en automne. En regardant donc à l'avenir aussi bien qu'au présent de notre pays, il est excessivement désirable que nous jettions aujourd'hui les bases d'une plus courte voie de communication à travers le golfe.

J'ai compris que me trouvant seul ici, et ne sachant pas, avant de partir de chez moi, quelle était la nature de la correspondance que j'ai devant moi (car je n'en avais rien vu avant qu'elle me fût remise ici), j'avais à remplir un devoir important et délicat. Je me trouvais en face d'assertions que j'étais sûr être erronées, et en conséquence je n'avais, en toute vérité et justice, d'autre alternative que de dire franchement ce que je croyais et savais être vrai. Un fait singulier, c'est que pas un seul de ces correspondants ne demeure dans le pays situé au nord de la ligne F, ou ne le connaît particulièrement, et à propos duquel ils font tant d'assertions relativement aux distances et à la position des établissements. Les choses auraient mieux paru s'ils eussent pu avoir quelques résidents pour leur aider, mais ils ne l'ont pas pu. Si j'eus connu la nature de la correspondance avant mon départ, je ne me trouverais pas sous le désavantage apparent de faire seul ces avancés.

J'espère que les explications que j'ai données seront jugées *satisfaisantes* quant à la ligne [qui desservira la plus forte population, développera le mieux les intérêts agricoles, commerciaux et généraux du pays, sera plus rapprochée de Charlottetown, I. P. E., et qu'elles suffiront pour faire voir que la ligne F relie aussi les mines de fer à celles de houille, et qu'en somme elle atteindra le mieux les objets pour lesquels les chemins de fer sont construits, en développant au plus haut point possible les divers intérêts du pays, et qu'enfin de compte elle attirera le plus de voyageurs et de trafic. Quant à la longueur des deux lignes et aux frais de leur construction, n'étant pas ingénieur, je ne puis exprimer une opinion, mais je suppose que le gouvernement a reçu des informations exactes sur ces points, de ses propres sources officielles.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

AMOS PURDY,  
M. P. P. pour Cumberland.

Ottawa, 26 octobre 1868.

## TRACÉ DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

A l'Hon. Secrétaire d'Etat, Canada.

MONSIEUR,—La malle d'aujourd'hui m'a apporté copie d'une lettre que vous a adressé Amos Purdy, écrivain, M. P. P., sur le tracé du chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse.

Comme il mentionne mon nom dans cette lettre, je désire offrir quelques explications, —en déclarant tout d'abord que je crois que la conclusion à laquelle en est arrivé le gouvernement local, le 3 août dernier, est juste, —aussi juste que si M. Purdy eût été spécialement invité à assister à la séance du conseil. De fait, après que M. Purdy eût été entendu au long, et que M. Fleming eût aussi eu des entrevues avec plusieurs membres du gouvernement, ce dernier a, le 13 octobre, déclaré qu'il ne voyait aucune raison de revenir sur sa minute du conseil du 3 août.

Je ne puis voir aucune condamnation, même implicite, de la minute du conseil dans la résolution que M. Purdy a soumise à la chambre, parce que les statistiques officielles, le recensement et les rapports du commerce démontrent que l'adoption de la ligne A desservirait les intérêts commerciaux, agricoles et généraux de beaucoup les plus importants, ce qui constitue de "plus fortes raisons," outre les intérêts des mines, en faveur du choix de cette ligne, qu'il n'en existe "en faveur de la route du lac Folly."

M. Purdy, en parlant de la population, persiste à réclamer pour la ligne F, Tatamagouche, New-Annan et la Rivière-Waugh. Or, ces districts sont compris dans le comté de Colchester. Je les ai représentés pendant dix ans dans la législature, et je puis en parler avec connaissance de cause. M. Morrison, M. P. P., les a représentés pendant aussi longtemps, et M. Blackwood, qui réside à Tatamagouche, a été mon collègue pendant quatre ans; et ces messieurs, ainsi que beaucoup de citoyens marquants que j'ai consultés, s'accordent à dire avec moi qu'il est indifférent pour eux que l'une ou l'autre ligne soit adoptée, puisqu'ils iraient certainement prendre le chemin de fer à Truro ou à Upper-Onslow.

M. Purdy, en parlant des distances, mentionne les points de ces townships les plus rapprochés de la ligne F, et les plus éloignés de Truro. Je sais ou réside la masse des habitants, et je répète que tous ceux d'entre eux qui se serviraient du chemin de fer iront le prendre à Truro ou à Upper-Onslow, même s'ils avaient à parcourir quelques milles de plus pour se rendre à Truro, car ils ont de meilleurs chemins, et ils éviteraient vingt-cinq milles de parcours en chemin de fer. Lorsque l'erreur commise dans le tracé de Tatamagouche, sur la carte de M. Livesey, sera corrigée, et que cet endroit sera placé au S. S. E. de Wallace, l'on verra que le point naturel où il faudra prendre le chemin de fer, pour aller à l'est de ces districts, est Truro.

En comparant les populations, nous avons de meilleures raisons de porter en faveur de la ligne A le village de Parsboro-Mills et les autres établissements à l'ouest des Cinq-Iles, qui sont à peu près aussi rapprochés de Londonderry que d'Amherst, et les habitants de ces établissements qui iraient prendre le chemin de fer aux Forges, pour aller à l'est, éviteraient 50 milles de parcours. Mais je laisse ces places en dehors des calculs, et je prétends que la ligne A desservirait la population établie le long de la baie de Cobequid et dans Westchester, et amènerait aussi un chemin de fer de 20 à 22 milles plus près de Wentworth, Wallace et Pugwash qu'il n'en est aujourd'hui, tandis que la ligne F ne le rapprocherait que de 26 milles, et pratiquement, pour le trafic, elle ne le rapprocherait pas plus de la population de la baie de Cobequid qu'il ne l'est à Truro. C'est-à-dire, que la ligne A desservirait le versant sud de la montagne, et qu'elle est de quatre à six milles aussi rapprochée de Pugwash et Wallace que la ligne F. Dans ma lettre du 21 mai, je le porte à "environ quatre milles." M. Purdy dit que de Pugwash on peut arriver à la ligne A en parcourant six milles de plus, *par les chemins actuels*, et que de Wallace il faut parcourir douze milles pour gravir la montagne (24 milles chaque voyage). Or, dans une question de cette importance, je ne pensais pas que nous devions nous borner à parler des distances sur "les chemins actuels," mais je supposais que si la ligne A était adoptée, de nouveaux chemins seraient ouverts qui conduiraient directement de Pugwash et Wallace au point de jonction le plus rapproché du chemin de fer, et aujourd'hui M. Daly, qui a demeuré dans le canton toute sa vie, m'assure que si la chose a lieu, Pugwash et Wallace n'en seront éloignés que de quatre milles et demi de plus que si la ligne F était adoptée.

M. Purdy termine ses observations sur la lettre de M. Morrison, qui recommandait

la ligne A, en disant que " M. Morrison a plus de commettants qui demeurent le long de la baie de Cobequid que dans Tatamagouche." Si cela veut dire quelque chose, c'est une franche et candide admission que c'est la ligne A, et non pas la ligne F, qui desservirait le mieux les habitants du " long de la baie." Il est vrai que cette admission est faite après avoir, sur la troisième page, dit aux habitants d'Onslow qu'ils doivent prendre le chemin de fer à Truro, puisqu'ils ont " d'excellents chemins " et qu'il sont " près de Truro," (seulement huit milles,) et aussi après qu'il eût nié l'existence même de plus d'un tiers de la population de Londonderry. Il oublie qu'il y a deux arrondissements de votation à Londonderry, savoir : à Londonderry Supérieur et Inférieur, contenant, en 1860, 3,705 habitants, comme le dit très bien M. Livesey.

La population du long de la baie de Cobequid que desservirait la chemin de fer, tel que l'admet M. Purdy, est :—

Lower-Onslow .....	771
Londonderry (2 sections).....	3,705
Economy et Cinq-Iles (1 section).....	1,619
Total.....	6,167

Mais en excluant toute la population qui se trouve le long de la baie, excepté celle des Cinq-Iles et d'Economy, l'on peut démontrer mathématiquement, dans une comparaison avec Pagwash et Wallace, que la ligne A devrait être adoptée. Par cette ligne, 1,691 habitants des Cinq-Iles gagnent de 15 à 20 milles en facilités de chemin de fer, et 5,667 habitants de Pugwash et Wallace gagnent de 20 à 22 milles. Tandis qu'en prenant la ligne F, Pugwash et Wallace ne gagnent que 4 à 4½ milles de plus, et les Cinq-Iles et Economy perdent le tout, et ne sont pas mieux servis qu'il ne le sont aujourd'hui par Truro. Mais de combien la cause de la ligne A n'est-elle pas plus forte, si l'on prend toute la population de la lisière de terre qui s'étend sur la longueur de 40 milles de long de la baie, tel que je la décris dans ma lettre du 21 mai ! M. Purdy voudrait, si c'était possible, déprécier cette section du pays. Il admet qu'elle a huit milles de largeur près de Truro, mais il dit qu'au Grand-Village, où je réside, " il n'y a que cinq milles du village " à la montagne, oubliant que " le village " se trouve à plus de deux milles de la baie. Permettez-moi de régler cette question de l'étendue des intérêts agricoles et commerciaux qui seront desservis par les deux lignes respectives. Je ne le ferai pas en parlant " d'établissements prospères " de l'un ou de l'autre côté de la montagne—et il s'en trouve des douzaines ayant chacun un nom particulier dans les limites de Londonderry et des Cinq-Iles,—mais bien par une comparaison entre les rapports du recensement et du commerce de Lower-Onslow, de Londonderry et des Cinq-Iles et ceux de Wentworth, Wallace et Pugwash.

Le recensement de 1860 montre le résultat suivant :—

DISTRICTS.	Popula- tion.	Valeur des terres cultivées.	Minots de grains, fruits et légumes.	Animaux de toutes sortes.	Tonneaux de foin récoltés.	Barils de poisson préparé.
Onslow, Londonderry, Cinq-Iles et Economy .....	6,167	\$   cts.				
Wentworth, Wallace et Pugwash...	6,363	607,118 00	241,408	17,014	10,754	4,386
Excédant dans la population des derniers .....	196	447,968 00	186,973	15,344	7,542	1,126
Excédant dans la propriété des pre- miers .....		159,150 00	54,435	1,670	3,212	3,260

Les tableaux du commerce sont encore bien plus favorables au sud de la montagne et à la ligne A.

## DES TABLEAUX DU COMMERCE DE TROIS ANS.

D I S T R I C T S.	Exportations de trois années consécutives.	Importations de trois années consécutives.	Valeur des navires construits en trois années consécutives.	
	\$ cts.	\$	\$	cts.
Londonderry et Cinq-Iles.....	239,002 00	332,709	214,390	00
Pugwash et Wallace.....	58,048 00	260,272	170,670	00
Excédant en faveur des premiers.....	\$180,954 00	72,437	43,720	00

En sus de ce fort excédant en faveur des districts desservis par la ligne A, Londonderry et Onslow envoient par le chemin de fer de Truro de grandes quantités de produits pour l'approvisionnement du marché d'Halifax, et reçoivent par la même voie de grandes quantités d'importations qui ne figurent pas dans les tableaux.

M. Purdy, sous le titre de "capital placé," parle comme si toutes les terres défrichées, les maisons, les granges, les moulins et les chantiers de construction, et toutes les contributions aux revenus de la Puissance, étaient ou venaient du côté nord de la montagne, et qu'en conséquence la ligne F devrait être adoptée. Or, j'ai donné une preuve claire et positive, tirée des archives publiques, que sur tous ces points sur lesquels il s'appuie, les districts qui seraient desservis par la ligne A sont beaucoup plus avancés. De fait, j'ai prouvé que la ligne A remplit exactement les exigences de sa propre résolution passée par la chambre locale,—que tandis qu'il existe "de fortes raisons en faveur de l'adoption de la route du lac Folly," il existe de "de plus fortes raisons encore en faveur de l'adoption de la ligne A." Et comme il est *très important* que les intérêts commerciaux, agricoles et généraux du pays soient développés aussi bien que ceux des "mines," et comme l'on a trouvé que tous ces intérêts sont plus grands dans les districts desservis par la ligne A, en conséquence son adoption sera conforme au désir exprimé par la chambre.

Les archives du pays démontrent cela d'une manière si claire et si positive que M. Purdy lui-même, qui demeure au nord de la montagne, ne pourrait s'empêcher de l'admettre si on le lui faisait voir, et ne pourrait aussi s'empêcher de reconnaître qu'il est de son devoir, dans l'intérêt général du pays, de demander à l'avenir l'adoption de la ligne A.

J'ai l'honneur d'être, etc.

A. W. McLELAN.

M. P. pour Colchester.

Londonderry, 30 novembre 1868.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
Ottawa, 4 Novembre 1868.

(No. 409.)

Monsieur,—Au sujet de votre rapport sur les diverses lignes projetées entre Truro et Amherst, j'ai reçu instruction de vous demander si vous pouviez donner une estimation d'une ligne de combinaison qui, quoique plus longue, éviterait les travaux difficiles sur la ligne F entre Truro et le bras Est, ainsi que ceux sur la ligne A entre les Forges et les Sources Salines,—et dire—

- 1° Quelle serait la longueur additionnelle de cette ligne de combinaison ?
- 2° Si la ligne de combinaison coûterait plus, et combien plus que celle du lac Folly ?
- 3° Quel capital représenterait le coût de l'exploitation du parcours additionnel sur la ligne de combinaison,—tenant un compte raisonnable du trafic extra qui serait probablement obtenu des mines, si cette ligne était choisie ?

Vous êtes prié de répondre le plus tôt qu'il vous sera loisible.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.)

S. L. TILLEY,

Min. des T. P. par *interim*.

Sandford Fleming, Ecr. I. C.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
Ottawa, 6 Novembre 1868.

(No. 410).

MONSIEUR,—J'ai à vous informer que le gouvernement s'est enfin décidé en faveur de la ligne que vous avez tracée récemment depuis près d'Amherst au sud jusqu'au Lac Folly et de là par la ligne de combinaison, dont il est fait mention dans votre lettre d'hier, jusqu'à Truro.

Vous êtes par conséquent autorisé et ordre vous est donné de procéder à l'exploration finale d'un tracé depuis le lac Folly jusqu'à Truro sur la ligne indiquée.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

S. L. TILLEY,

Min. des T. P. par *interim*.

Sandford Fleming Ecr. I. C.

PUISSANCE DU CANADA, DEPARTEMENT DES DOUANES,  
Ottawa, 19 Novembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de l'honorable Ministre des Douanes de vous expédier la requête ci-jointe des habitants de la paroisse d'Addington, comté de Ristigouche, Province du Nouveau-Brunswick, dans le but de la soumettre à Son Excellence l'Administrateur du gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHAS. P. BLISS.

*Secrétaire.*

A l'Honorable Secrétaire d'Etat, Canada.

CAMPBELLTON, 9 Novembre 1868.

Aux Honorables MM. Tilley et Mitchell,

Ottawa, C. O.

CHERS MESSIEURS,— Veuillez recevoir la requête ci-jointe des habitants de cet endroit, demandant à changer le tracé actuel du chemin de fer afin de le faire passer par Campbellton. M. McMillan, de Frédéricton, vous a écrit au long à ce sujet, je pense, et M. Caldwell a promis d'en faire autant. Veuillez prendre l'affaire en considération, et obliger

Votre bien dévoué,

W. MOTT.

Nous, soussignés, habitants de la paroisse d'Addington, dans le comté de Ristigouche, exposons respectueusement au gouvernement de la Puissance du Canada :—

Que vos requérants sont profondément intéressés dans la prospérité de cette paroisse et dans le succès du chemin de fer Intercolonial, dont on est à la veille d'entreprendre la construction.

Que vos requérants sont pleinement convaincus de l'importance qu'il y a d'avoir une station de chemin de fer dans la ville de Campbellton, en la dite paroisse, pour, entre autres, les raisons suivantes :—

Que les villes et villages actuels devraient être pris en considération et encouragés ;

Que l'on peut avoir de plus grandes facilités de navigation directement en face de la ville de Campbellton que partout ailleurs dans cette localité ;—

Qu'aux yeux de vos requérants ce fait est d'une grande considération pour le public, aussi bien que d'une importance financière pour le chemin ;

Que la nécessité d'établir la station du chemin de fer dans la ville de Campbellton est d'autant plus grande que les obstacles naturels du terrain empêcheraient le chemin de fer de se rapprocher assez du port de Dalhousie pour que l'on puisse en faire un port d'expé-

dition, et que, par conséquent, les navires de toute espèce, et particulièrement ceux employés à la pêche dans la Baie des Chaleurs, pourraient décharger et prendre leurs approvisionnements au port de Campbellton, pourvu qu'on leur fournisse les facilités nécessaires ;

Que Campbellton est le premier port navigable auquel touchera le chemin de fer, en quittant le St. Laurent, et la navigation de la Baie des Chaleurs étant plus sûre en automne que celle du St. Laurent, les navires pourraient éviter les périls et les difficultés qu'offre cette dernière route en venant à Campbellton, si ce port était choisi comme terminus du chemin :

Qu'en tout temps à venir, Campbellton servira de débouché aux produits de cette vaste et fertile étendue de pays comprise entre Ristigouche et la Tobique ;

Que Miramichi, à cent milles de Ristigouche, est ensuite le premier port auquel le chemin touchera à l'est ;

Que vos requérants sont convaincus que, si la ligne passait du côté sud de la hauteur en arrière de Campbellton, au lieu du côté nord, ce serait une grave erreur, et cela ne saurait manquer d'avoir une très funeste influence sur les pêcheries du golfe et autres intérêts importants, ainsi que sur le chemin même, au cas où la station ne serait pas à Campbellton.

Vos requérants, en conséquence, prient vos honneurs de prendre leur requête en votre très favorable considération, et d'ordonner à l'ingénieur de faire passer le chemin de fer par la ville de Campbellton. Et vos requérants ne cesseront de prier.

James Ritchie,  
W. Mott,  
Chas. Tinning,  
Thos. Kerr,  
W. H. Parker,  
Robert Parker,  
A. W. Kinouik,  
Malcolm Patterson,  
Henry Duncan,  
Edwin Botsford,  
Robert Sinclair,

W. A. Smith,  
Wm. Ferguson,  
Thos. Caldwell,  
David J. Fraser,  
Denis Fitzgerald,  
John Ferguson,  
Alen Cold,  
Donald MacDonald,  
William Daly,  
William West,  
Joseph Doherty,

Edward McTanney,  
Patrick McTanney,  
Isaac W. Doherty,  
William W. Doherty,  
Robert Rutterford,  
George J. Baine,  
Donald Smith,  
David Connors,  
William McRae,  
John Smith,  
Peter Smith.

*Télégrammes par la Compagnie du Télégraphe de Montréal.*

OTTAWA, 30 Septembre 1868.

*Par Télégraphe d'Halifax à John Livesey :*

Le gouvernement maintient ses vues exprimées dans la minute du conseil ; la résolution n'a pas été opposée, parce qu'elle n'est pas contradictoire, et elle a été adoptée par la chambre sans discussion.

JAS. THOMSON.

OTTAWA, 30 Septembre 1868.

*Par Télégraphe d'Halifax à John Livesey :*

Le gouvernement n'a pas révoqué la minute du conseil ; il ne le fera pas non plus le tout est télégraphié par Thomson.

W. ANNAND.

OTTAWA, 24 Septembre 1868.

*Par Télégraphe d'Halifax à Sir John A. McDonald :*

Entrevue avec le gouvernement provincial, cette après-midi ; il me prie de vous informer que mes conclusions au sujet de la ligne à travers la Nouvelle-Ecosse, telles qu'énoncées dans mon rapport des 14 et 15 septembre, sont pleinement adoptées.

SANFORD FLEMING.

OTTAWA, 1er octobre 1868.

*Par Télégraphe d'Halifax à Collingwood Schrieber :*

Les membres du gouvernement local présents à l'assemblée du conseil (le 24 septembre) m'ont prié unanimement de vous informer dans le même sens que je l'ai fait à Sir John. M. Annand s'est excusé de ne pouvoir assister à l'assemblée. J'ai vu quelques-uns des membres depuis. A part M. Annand ils sont, à l'heure qu'il est, absents de la ville. Ils ont été induits, disent-ils, à passer la minute originale sur les représentations de Livesey, et ils regrettent de l'avoir fait. Il a été parlé d'une nouvelle minute, mais ils craignent de se compromettre. Ils ont enfin décidé de s'en tenir à la minute originale, vu que les principaux objets en vue sont atteints d'une manière satisfaisante par mon rapport sur la question, et ils m'ont prié de faire part de leurs vues au gouvernement général. Je viens de voir M. Annand et je lui ai fait lecture de la présente dépêche.

S. FLEMING.

OTTAWA, 30 Septembre 1868.

*Par Télégraphe d'Halifax à Collingwood Schrieber :*

Des explorations complètes ont été faites dans toutes les directions qui paraissaient convenir, y compris celle que vous indiquiez avant de faire le tracé final. Je crains que le seul résultat de toute exploration ultérieure ne soit, de fait, l'adoption de la ligne de combinaison.

SANDFORD FLEMING.

AMHERST, NOUVELLE-ÉCOSSE, 7 Octobre 1868.

MONSIEUR,—Ayant appris que M. Amos Purdy a insinué au gouvernement fédéral que les signatures à la requête de Cumberland, l'hiver dernier, sur la question du tracé du chemin de fer, ont été obtenues par de fausses représentations, je crois, qu'il me sera permis, comme l'un de ceux qui ont coopéré à les obtenir, de dire, pour l'information du cabinet, que ces assertions sont entièrement dénuées de fondement.

Les signatures sont celles d'hommes intelligents, pour la plupart de personnes très influentes, qui ont apposé leurs noms volontairement. Si le temps l'eût permis un grand nombre d'autres auraient signé, des centaines d'autres auraient apposé leurs signatures à des requêtes analogues, et les signeraient encore maintenant. Messieurs Rufus Seaman et autres, qui ont aidé à obtenir les signatures, et qui, comme James S. Morse, écuyer, et un grand nombre d'autres, ont supporté M. Purdy aux dernières élections, devront être flattés des insinuations qu'il plaît à M. Purdy de lancer contre eux. Le Dr. Tupper me connaît et peut rendre justice à ma réputation et à ma position, et connaissant lui-même tous ceux qui ont signé la requête, il n'est guère probable qu'il s'il y avait eu du louche.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

A l'honorable H. L. Langevin,  
Secrétaire d'État, Ottawa.

JAMES S. HICKMAN.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF,  
HALIFAX, 10 Décembre 1868.

*F. Braun, Ecr.,*  
*Secrétaire des Travaux Publics,*  
*Ottawa.*

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre à mon adresse, en date du 23 octobre dernier, au sujet de la proposition de diviser les terres sur la ligne du chemin de fer Intercolonial pour des fins de colonisation, je dois observer : que comme les explorations du chemin sont encore incomplètes et qu'il est en conséquence impossible de déterminer quelles terres seront requises pour le chemin, je recommanderais fortement que la division des terres en lots fût différée pour le présent. Après que le tracé du chemin aura été définitivement

fait, je crois qu'il sera important, avant de faire beaucoup de travaux sur la ligne, de choisir les endroits les plus convenables pour les stations afin que les chemins de colonisation y puissent aboutir préférablement aux points intermédiaires, et fournir ainsi plus de facilités aux colons pour l'avenir.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,  
-Votre obéissant serviteur,  
SANDFORD FLEMING,  
Ingénieur en Chef.

*Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 9 Avril 1869.*

Sur un rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, en date du 3 mars 1869, déclarant qu'en conséquence des représentations qui leur ont été faites, tant par requête que verbalement, pendant l'inspection récente qu'ils ont faite de la route du chemin de fer projetée, ils ont, le 2 janvier dernier, adopté la résolution suivante, savoir :

“ Résolu,—Qu'il soit ordonné à M. Fleming de faire une exploration du pays entre Monckton et Miramichi, tel que demandé par la requête présentée aux commissaires à St. Jean, le 30 décembre 1868, et d'en faire rapport ;” et que les commissaires s'occupent de l'organisation nécessaire pour effectuer cette exploration.

Le comité recommande que l'exploration ordonnée par les commissaires soit sanctionnée, et que lorsqu'elle sera terminée les commissaires fassent un rapport complet sur toute la question du tracé de la ligne entre Bathurst et le chemin de fer Européen et Nord-Américain.

Pour copie conforme,

WM. H. LEE,  
Greffier du C. P.

*Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 26 Avril 1869.*

Le comité du conseil a dûment pris en considération la requête de certains sénateurs et membres de la chambre des communes du Nouveau-Brunswick, recommandant que le gouvernement général prenne la section du chemin de fer entre le chemin de fer Européen et Nord-Américain, dans le Nouveau-Brunswick, et la frontière de la Nouvelle-Ecosse, communément appelé “ Prolongement Oriental,” pour faire partie de la ligne Intercoloniale.

Le comité est d'avis, sous toutes les circonstances qui se rattachent à la construction de cette ligne, que, bien que le gouvernement général ne soit en aucune manière tenu d'accepter ce chemin comme partie du chemin de fer Intercolonial, cependant comme la construction de ce dernier chemin parallèlement à l'autre, à travers une étendue de pays peu peuplée, et n'ayant en moyenne qu'une largeur de vingt milles, devra nécessairement, avec le “ Prolongement Oriental,” être presque sans valeur et même une source de perte et d'embarras pour le Nouveau-Brunswick jusqu'à concurrence du capital placé, il serait expédient d'accepter le Prolongement Oriental comme partie du chemin de fer Intercolonial aux termes et conditions qui suivent :

1<sup>o</sup>. Que la ligne entière depuis le chemin de fer Européen et Nord-Américain jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Ecosse, y compris la culée ouest du pont sur le Missisquash, soit terminée à la satisfaction des commissaires du chemin de fer Intercolonial, et qu'un titre valide en soit donné, y compris les terres nécessaires pour l'exploitation du chemin.

2<sup>o</sup>. Que le prix à payer sera de \$894,000, c'est-à-dire à raison de \$24,000 le mille.

3<sup>o</sup>. Que le gouvernement du Canada ne sera responsable d'aucune réclamation, soit de la part des entrepreneurs ou autres, ayant directement ou indirectement rapport aux dits travaux, ou au prolongement du chemin projeté jusqu'à Truro.

4<sup>o</sup>. Que l'offre de ces conditions soit acceptée dans soixante jours de cette date, et si

---

non, que les commissaires soient autorisés à procéder à la construction de la ligne directe, afin de ne pas retarder l'achèvement de tout le chemin.

Pour copie conforme,

WM. H. LEE

Greffier du C. P.

---

OTTAWA, 11 MAI 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, conformément à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1869, "copie de la correspondance au sujet des explorations des diverses routes projetées du chemin de fer Intercolonial, avec copie de tous les documents qui s'y rattachent," qui se trouvent dans les archives de ce département.

Je vous renvoie aussi l'adresse sous ce pli.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, Secrétaire.

E. Parent, Ecuyer,

Sous-Secrétaire d'Etat, Ottawa.

## RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée du 13 mai 1869, demandant un état indiquant les noms des ingénieurs, sous-ingénieurs, et autres, employés sur le chemin de fer Intercolonial, la date de leur nomination, la section sur laquelle ils sont employés, leurs salaires, etc., et dans quelle province ils résidaient lors de leur nomination.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

*Secrétaire d'Etat.*

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,  
Ottawa, 7 Juin 1868.

ETAT indiquant les noms des ingénieurs etc., employés sur le chemin de fer Intercolonial.

NOMS.	Occupation.	Date de la nomination.	Section sur laquelle ils sont employés	Salaires sans la nourriture.	Province dans laquelle ils résidaient lors de leur nomination.
Leonard G. Bell .....	Premier ingénieur.....	1869. Avril 17. F.	No. 1.	\$ 1,800 *200 }	Québec.
G. C. Carman .....	Sous-ingénieur.....	do F.	do	1,100	do
W. Murdoch.....	do .....	do F.	do	1,100	do
C. McNab.....	Porte-jalons.....	do F.	do	600	do
David Simms .....	do .....	do	do	600	do
F. Hamel .....	Chaîneur.....	do F.	do	500	do
John Galbraith .....	do .....	do	do	500	Ontario.
W. H. E. Napier .....	Premier ingénieur.. ..	do F.	No. 2.	1,800 *200 }	Québec.
Thos. Reynolds, Jr.....	Sous-ingénieur.....	do F.	do	1,100	do
J. R. Macdonald.....	do .....	do F.	do	1,100	do
E. G. Powell.....	Porte-jalons.....	do F.	do	600	do
Henry S. Langton .....	do .....	do F.	do	600	do
R. Higginson .....	Chaîneur.....	do	do	500	Ontario.
W. McLeod.....	do .....	do F.	do	500	Québec.
H. A. F. McLeod .....	Premier ingénieur.. ..	do F.	No. 3.	1,800 *200 }	N.-Brunswick.
R. C. Harris.....	Sous-ingénieur.....	do F.	do	1,100	do
H. Donkin.....	do .....	do F.	do	1,100	do
C. H. Morse.....	Porte-jalons.....	do F.	do	600	do
J. R. Fellowes.....	do .....	do F.	do	600	do
L. Rheume.....	Chaîneur.....	do	do	500	Québec.
J. W. Needham .....	do .....	do	do	500	N.-Brunswick.
G. H. Henshaw .....	Premier ingénieur.. ..	do	No. 4.	1,800 *200 }	Québec.
E. H. Keating.....	Sous-ingénieur.....	do F.	do	1,100	Nouv.-Ecosse.
J. R. Smith.....	do .....	do F.	do	1,100	do
P. W. St. George.....	Porte-jalons.....	do F.	do	600	do
J. W. Dickey.....	do .....	do F.	do	600	do
J. A. Creighton.....	Chaîneur.....	do	do	500	do
S. Delaney .....	do .....	do	do	500	do

\* Allocation pour cheval loué.

Ceux marqués F étaient auparavant sous M. Fleming.

Noms des ingénieurs, etc.—*Suite.*

NOMS.	Occupation.	Date de la nomination.	Section sur laquelle ils sont employés	Salaires sans la nourriture.	Province dans laquelle ils résidaient lors de leur nomination.
R. McLennan .....	Premier ingénieur.....	1869. Avril 17, F.	No. 5.	\$ 1,800 } *200	Québec.
T. D. Taylor .....	Sous-ingénieur.....	do	do	1,100	Ontario.
L. Chandler.....	do .....	do	do	1,100	do
W. McCarthy .....	Porte-jalons.....	do F.	do	600	Québec.
W. McPhillips .....	do .....	do F.	do	600	do
W. Dickinson .....	Chaîneur.....	do F.	do	500	do
J. B. Brophy.....	do .....	do	do	500	Ontario.
E. Lawson.....	Premier ingénieur.....	do F.	No. 6.	1,800 } *200	N.-Brunswick.
J. B. Hegan.....	Sous-ingénieur.....	do	do	1,100	do
J. W. Roberts .....	do .....	do	do	1,100	Québec.
D. Sadler, jun .....	Porte-jalons.....	do	do	600	N.-Brunswick.
H. N. Ruttan.....	do .....	do F.	do	600	do
H. G. Miles.....	Chaîneur.....	do	do	500	do
F. Allison.....	do .....	do	do	500	do
T. S. Rubidge.....	Premier ingénieur.....	do	No. 7.	1,800 } *200	Ontario
W. G. Bellairs.....	Sous-ingénieur.....	do	do	1,100	Nouv.-Ecosse.
E. W. Jarvis.....	do .....	do F.	do	1,100	do
P. S. Archibald.....	Porte-jalons.....	do F.	do	600	do
G. A. Bayne.....	do .....	do F.	do	600	do
G. F. Logan.....	Chaîneur.....	do	do	500	do
O. Davidson.....	do .....	do F.	do	500	do
Wm. Hazen.....	Premier ingénieur.....	do	Arp'tage de la N.E.	†1,500	N.-Brunswick.
P. Woodgate.....	Sous-ingénieur.....	do	do	† 900	do
J. L. P. O'Hanly.....	do .....	do	do	† 900	Ontario.
C. S. McLeod.....	Porte-jalons.....	do F.	do	† 480	Nouv.-Ecosse.
M. S. Maynard.....	do .....	do	do	† 480	N.-Brunswick.
A. Johnston.....	Chaîneur.....	do F.	do	† 360	Nouv.-Ecosse.
A. Schurman.....	do .....	do F.	do	† 360	do
C. E. Perry.....	Dessinateur.....	do	Bureau de la N.E.	720	Ontario.
H. A. Gray.....	do .....	do F.	do	720	do
W. D. Hall.....	do .....	do	Mira'chi.	720	do
R. Stephens.....	do .....	do	do	720	do
A. M. Edmonds.....	do .....	do F.	Bur. du St. Laur.	720	Québec.
J. Johnston.....	do .....	do F.	do	720	do
H. F. Forest.....	do .....	do F.	do	600	do
F. W. Oatman.....	do .....	do	Bur. de Rest'che	720	Ontario.
W. Matthews.....	do .....	do	do	720	do
J. Lindsay.....	Premier ingénieur.....	do F.	Arp'tag's St. Laur.	†1,500	Québec.
W. F. Biggar.....	do .....	Mai 1er.	do	†1,500	do
H. Carré.....	do .....	Avril 17. F.	do	†1,500	do
John McGee.....	Sous-ingénieur.....	do F.	do	† 900	do
D. Noble.....	do .....	do F.	do	† 900	do
A. Bristow.....	do .....	do F.	do	† 900	do
A. B. Ottley.....	do .....	do	do	† 900	do
J. Haycock.....	do .....	do	do	† 900	do
H. C. Symmes.....	do .....	Mai 1er.	do	† 900	do
J. Jellett.....	Porte-jalons.....	Avril 17. F.	do	† 480	do
W. Ireland.....	do .....	do F.	do	† 480	do
G. W. Kent.....	do .....	do	do	† 480	Ontario.
V. Steele.....	do .....	do F.	do	† 480	Québec.
A. Wilson.....	do .....	do	do	† 480	Ontario.
Edward Ottley.....	do .....	do	do	† 480	Nouv.-Ecosse.
F. C. Gamble.....	Chaîneur.....	do	do	† 360	Ontario.
S. Y. Kent.....	do .....	do	do	† 360	do
W. J. Scott.....	do .....	do	do	† 360	do
J. Ryan.....	do .....	do	do	† 360	Québec.

\* Allocation pour cheval loué.

† Pension comprise.

Noms des ingénieurs, etc.—*Suite.*

NOMS.	Occupation.	Date de la nomination.	Section sur laquelle ils sont employés.	Salaires sans la nourriture.	Province dans laquelle ils résidaient lors de leur nomination.
W. Johnson.....	Chaîneur.....	1869. Avril 17 .....	Arpentag's	\$	
M. B. Owen.....	do .....	do	St. Laurent	† 360	N.-Brunswick.
P. A. Peterson.....	Premier ingénieur.....	do F.	do	† 360	do
R. Shanly.....	do .....	do F.	Arpentag's	†1,500	do
C. Odell.....	do .....	do	Restigou'e.	†1,500	do
E. A. Harris.....	Sous-ingénieur.....	do F.	do	† 900	Nouv.-Ecosse.
W. C. Hume.....	do .....	do	do	† 900	N.-Brunswick.
B. McConnell.....	do .....	do	do	† 900	Nouv.-Ecosse.
F. Bolger.....	do .....	do	do	† 900	Québec.
G. E. McLaughlin.....	do .....	do	do	† 900	Ontario.
C. Blackwell.....	do .....	do	do	† 900	N.-Brunswick.
J. F. McMillan.....	Porte-jalons.....	do	do	† 480	Québec.
C. F. Twining.....	do .....	do	do	† 480	N.-Brunswick.
Z. Fowler.....	do .....	do	do	† 480	Nouv.-Ecosse.
W. Fish.....	do .....	do F.	do	† 480	N.-Brunswick.
W. McL. Maingy.....	do .....	do	do	† 480	do
Wm. Marn.....	do .....	do	do	† 480	Ontario.
E. N. Johnson.....	Chaîneur.....	do	do	† 480	N.-Brunswick.
Geo. Bliss.....	do .....	do	do	† 360	do
E. J. Hutchison.....	do .....	do	do	† 360	do
W. G. Tisdale.....	do .....	do	do	† 360	Ontario.
J. Macdonell.....	do .....	do	do	† 360	do
W. Mathewson.....	do .....	do	do	† 360	do
F. Lynch.....	Ingénieur.....	do	do	† 360	N.-Brunswick.
W. Buck.....	do .....	do	Arpentag's	†1,500	Miramichi
W. J. Crasdale.....	do .....	do	do	†1,500	do
Thomas Ramsey.....	do .....	do	do	†1,500	N.-Brunswick.
J. C. Brown.....	Sous-ingénieur.....	do	do	† 900	do
E. A. Wilmot.....	do .....	do	do	† 900	do
G. W. McCready.....	do .....	do	do	† 900	do
G. H. Garden.....	do .....	do	do	† 900	do
A. T. Hill.....	do .....	do	do	† 900	do
J. M. Kinnear.....	do .....	do	do	† 900	do
V. Nicholson.....	Porte-jalons.....	do	do	† 480	do
J. E. Curtis.....	do .....	do	do	† 480	do
G. Stanton.....	do .....	do	do	† 480	Ontario.
J. Murphy.....	do .....	do	do	† 480	do
J. F. Wilson.....	do .....	do	do	† 480	do
I. Desbrisay, Jr.....	Chaîneur.....	do	do	† 480	do
W. Nixon.....	do .....	do	do	† 360	N.-Brunswick.
E. Force.....	do .....	do	do	† 360	Ontario.
J. W. Sutton.....	do .....	do	do	† 360	do
Thos. Maltby.....	do .....	do	do	† 360	N.-Brunswick.
Chas. Call.....	do .....	do	do	† 360	do
W. F. Forest.....	do .....	do	do	† 360	do
R. Davis.....	En fonction à Ottawa.....	do	Bur. des Ing		Ottawa.
S. Hazlewood.....	Commis assistant.....	Fév. 12, F.	do	Non fixé	(Angleterre.)
M. Smith.....	Ingénieur de district.....	do	District du	800	Ontario.
A. L. Light.....	do .....	do F.	St. Laurent	2,600	Québec.
W. H. Tremaine.....	do .....	do	District de	*600	N.-Brunswick.
G. N. Doucet.....	do .....	do	Restigou'e	2,600	do
Louis d'Autueil.....	do .....	do F.	District de	*600	Ontario.
Alfred Hamel.....	do .....	do	Miramichi	2,600	do
D. Sadler, Senr.....	do .....	do	Dist. de la	*600	Nouv.-Ecosse.
W. H. Stevenson.....	do .....	do F.	N.-Ecosse.	2,600	do
	Arpenteur.....	" 9	do	*600	do
	do .....		Sect. No. 1	en comp.	Québec.
	Inspecteur de maçonnerie.....	Avril 22.	do 2	do	do
	Arpenteur.....	Fév. 11.	do 5	do	do
	Au commissariat.....	Avril 22.	do 3	do	N.-Brunswick.
			Div. No. 1	† 100	Ontario.

\* Allocation pour cheval loué.

† Pension comprise.

‡ Par mois.

Noms des ingénieurs, etc.—*Suite.*

NOMS.	Occupation.	Date de la nomination.	Section sur laquelle ils sont employés.	Salaire sans la nourriture.	Province dans laquelle ils résidaient lors de leur nomination.
		1869.			
H. W. McCann.....	Commissariat.....	Avril 22 .....	Div. No. 2	† 100	Québec.
A. McDougall.....	do .....	do .....	do 3	† 100	Nouv.-Ecosse.
C. S. Ross.....	Secrétaire.....	Déc. 19, 1868..	Ottawa.....	2,000	Ontario,
T. C. Duplessis.....	Secrétaire-assistant..	Jan. 27, 1869..	do	1,600	Québec.
W. Wallace.....	Comptable.....	Déc. 19, 1868..	do	1,600	Ontario.
W. Curran.....	Messageur .....	do .....	do	300	do
F. E. Verrault.....	Evaluateur des terrains...	Juin 5, 1869..	Prov. Qué.	non fixé.	Québec.
A. Trépanier .....	Inspecteur de maçonnerie..	Mai 22, 1869..	Trois-Pist.	do	do
A. B. Routhier.....	Homme de lois préposés à l'examen des titres des terrains.....	Juin 5, 1869..	Sects. 1 et 2	do	do
F. M. Dérome .....	do do .....	do .....	do 5	do	do

† Par mois.

C. S. ROSS,  
*Secrétaire.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU CHEMIN  
DE FER INTERCOLONIAL, }  
Ottawa, 5 juin 1869.

## RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1869 ; demandant copie de toute correspondance relative aux explorations des différentes routes projetées du chemin de fer Intercolonial, et de tous documents y relatifs ; et aussi copie de tous ordres en conseil à cet égard depuis la dernière réponse.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,  
*Secrétaire d'Etat.*

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,  
Ottawa, 18 Mai 1869.

---

[Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

# REPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1869, demandant un état détaillé de tous les frais et charges se rattachant à l'exploration et à la question des affaires du chemin de fer Intercolonial, depuis le 1er avril 1868.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

*Secrétaire d'Etat.*

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,  
Ottawa, 3 Mai 1869.

ÉTAT des mandats émis à compte des frais et charges relatifs au chemin de fer Intercolonial, depuis le 1er avril 1868,—conformément à une adresse de la Chambre des Communes en date du 19 courant.

	\$	cts.
Sandford Fleming, à compte des déboursés pour l'exploration.....	108,695	44
Mandats en faveur des commissaires pour faire face aux déboursés (Voir l'état ci-joint)...	42,000	00
Total.....	\$150,695	44

DÉPARTEMENT DES FINANCES,  
Ottawa, 30 avril 1869.

W. DICKINSON,  
*S. I. G.*

ÉTAT des déboursés faits par les Commissaires à compte du chemin de fer Intercolonial, depuis leur nomination jusqu'au 21 avril 1869.

	\$	cts.
Génie et exploration .....	18,306	36
Traitements.....	1,542	26
Avis publics (par ordre du Secrétaire d'Etat).....	842	62
Avis publics et journaux, par ordre des commissaires.....	1,259	00
Impressions.....	998	24
Frais de voyage des commissaires et personnel .....	1,067	85
Mobilier de bureau.....	240	95
Papeterie .....	210	05
Timbres-poste et télégrammes.....	352	20
Dépenses diverses.....	12	13
Total.....	\$24,831	66

William Wallace, *Comptable*,  
Ottawa, 22 avril 1869.

E.E.

C. S. Ross,  
*Secrétaire.*

Montant des mandats.....	\$42,000	00
Déboursés comme ci-dessus.....	24,831	66
Balance au crédit des commissaires à la banque de Montréal.....	\$17,168	34

## CORRESPONDANCE.

CHOIX DE LA ROUTE DU CHEMIN DE FER  
INTERCOLONIAL.

*Soumise au Parlement par ordre de Son Excellence le  
Gouverneur-Général.*

(TRADUCTION.)

JOHN YOUNG,

Le gouverneur-général transmet, pour l'information de la chambre des communes, copie d'une minute en conseil et de la correspondance échangée entre le gouverneur-général et le Secrétaire d'Etat pour les colonies, relativement au choix de la route du chemin de fer Intercolonial.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
Ottawa, 12 mai 1869.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
OTTAWA, 7 janvier 1868.

(No. 7.)

MILORD DUC,—J'ai l'honneur de vous transmettre trois copies d'un rapport qui m'a été fait par le ministre de la justice et procureur-général sur l'acte passé durant la session actuelle du parlement de la Puissance du Canada, dans le but de mettre à effet les dispositions du statut impérial, intitulé: "l'Acte d'emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867."

Je vous transmets aussi trois exemplaires de l'acte provincial en question.

Votre Grâce remarquera que le but du gouvernement du Canada est d'obtenir le plus tôt possible l'opinion du gouvernement de Sa Majesté sur la question de savoir si l'acte passé par le parlement canadien remplit les exigences du statut impérial, afin qu'il ne soit apporté aucun retard inutile dans le commencement de la construction du chemin de fer Intercolonial.

Je serais très obligé à Votre Grâce si elle voulait bien m'informer, aussitôt que la chose lui sera possible, si, dans l'opinion du gouvernement de Sa Majesté, cet acte est un accomplissement satisfaisant des conditions imposées comme base de l'octroi de la garantie impériale par l'acte d'emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

MONCK.

Sa Grâce le Duc de Buckingham et Chandos.

*Rapport de l'Honorable Ministre de la Justice et Procureur-Général.*

Le soussigné a l'honneur de soumettre à la considération de Votre Excellence l'opportunité qu'il y aurait à transmettre bientôt au Secrétaire d'Etat pour les colonies, une copie de l'acte du parlement canadien autorisant la construction du chemin de fer Intercolonial, passé le 21 décembre dernier, et dont j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint une copie officielle.

Cet acte a été rédigé dans le but de remplir les conditions de l'acte impérial, intitulé : " l'Acte d'emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867." Il pourvoit à la construction du chemin de fer, et affecte quatre millions sterling à cette fin ; et par la 26e clause il pourvoit à l'usage du chemin de fer, en tout temps, pour le service militaire de Sa Majesté et autres services.

L'on remarquera, aussi, que les conditions de la troisième section de l'acte d'emprunt sont remplies par les 27e, 28e, 29e, 30e, 31e, 32e, 33e, et 34e clauses du statut canadien. Comme il est de la plus haute conséquence que cette entreprise soit commencée sans retard, il est important que l'approbation du gouvernement de Sa Majesté soit obtenue avec toute la célérité possible.

Le parlement canadien doit se réunir de nouveau le 12 mars, et il est excessivement désirable qu'il soit informé que l'acte en question a été approuvé, ou qu'il faut une nouvelle législation à ce sujet.

Le soussigné suppose que la mesure sera jugée satisfaisante, et, dans ce cas, la seule chose qui resterait à faire avant l'octroi de la garantie et le commencement des travaux, serait d'obtenir l'approbation du Secrétaire d'Etat pour les colonies du tracé sur lequel le chemin de fer devra être construit.

Le gouvernement canadien espère pouvoir transmettre, pour la considération de Sa Grâce le Secrétaire d'Etat pour les colonies, avant que l'ouvrage ne puisse être commencé au printemps, un rapport de sa décision sur le tracé du chemin de fer, ainsi que les estimations du coût de sa construction, qu'il espère devoir rencontrer son approbation.

Le soussigné espère, néanmoins, que Sa Grâce n'attendra pas la réception de ce rapport pour obtenir la décision du gouvernement de Sa Majesté sur la question de savoir si l'acte canadien est satisfaisant sous d'autres rapports.

(Signé,)

JOHN A. MACDONALD.

Ottawa, 6 janvier 1868.

## TÉLÉGRAMME.

*Lord Monck au Duc de Buckingham.*

3 juillet 1868.

La route de la Baie des Chaleurs est adoptée.

(Signé,)

MONCK.

*Le Duc de Buckingham à Lord Monck.*

(Canada, No. 34.)

DOWNING STREET, 17 février 1868.

MILORD.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche No. 7, en date du 4 du mois dernier, transmettant une copie non authentiquée d'un acte de la législature du Canada, intitulé : " Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," passé dans le but de mettre à effet les dispositions du statut impérial, intitulé : " l'Acte d'emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867."

Le gouvernement de Sa Majesté concourt généralement dans les termes de cet acte, à l'exception de la 32e section, qui pourvoit au prélèvement d'un emprunt supplémentaire de £1,000,000 sans la garantie impériale, dans le cas où cette somme serait nécessaire pour compléter les travaux.

Le gouvernement de Sa Majesté ne possède pas d'autres données que celles qu'on lu

a fournis à l'époque de l'adoption de l'acte impérial, sur lesquelles il puisse baser une estimation de la somme probable requise pour compléter le chemin de fer, mais il doute fortement que le montant additionnel indiqué dans l'acte soit suffisant pour cet objet.

Le paragraphe de la section 3 de l'acte impérial a été spécialement inséré dans le but d'assurer les moyens de compléter le chemin de fer; or, comme il est impossible de prévoir que le tracé choisi, ou certaines éventualités qui pourraient survenir, ne nécessiteront pas l'emploi d'une somme considérable en sus du montant garanti de £3,000,000, le gouvernement de Sa Majesté est d'opinion que pour assurer l'achèvement de chemin de fer, l'emprunt supplémentaire prélevé par le Canada ne devrait pas être de moins de £2,000,000.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Vicomte Monck, etc., etc., etc.

(No. 96.)

DOWNING, STREET, 30 mai 1868.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information et gouverne, la copie ci-incluse d'une correspondance échangée avec la Trésorerie au sujet du chemin fer Intercolonial. Votre Seigneurie verra que pour les raisons énoncées dans cette correspondance, le gouvernement de Sa Majesté sera prêt, dans le cas où la route de la Baie des Chaleurs serait adoptée, à accepter comme suffisante la somme d'un million sterling, affectée par l'acte déjà passé par le parlement canadien, en sus du montant de trois millions dont l'emprunt doit être garanti par le gouvernement impérial.

J'ai l'honneur d'être,

(Signé,)

BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Le Très-Honorable Vicomte Monck,  
etc., etc., etc.

*M. Adderley au Secrétaire de la Trésorerie.*

DOWNING STREET, 16 mai 1868.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le duc de Buckingham et Chandos de revenir sur la lettre de ce département en date du 5 février dernier, et sur votre réponse du 13 février, au sujet de l'acte de la législature canadienne 31 Vict., chap. 13, relatif à la construction du chemin de fer Intercolonial.

En sus de la somme de £3,000,000, pour laquelle on propose de prélever un emprunt garanti en Angleterre, cet acte pourvoit au prélèvement, si c'est nécessaire, d'un autre million sans garantie, afin de compléter le chemin de fer.

Leurs Seigneuries s'accordent à dire avec le duc Buckingham et Chandos que cette nouvelle somme est moindre que la prudence ne semble l'exiger, surtout en vue de l'incertitude qui existe à l'égard de la route qui sera choisie.

Mais Sa Grâce a depuis appris qu'il était probable que la route de la Baie des Chaleurs serait choisie, et c'est celle qui conviendrait le mieux aux intérêts de l'empire.

La major Robinson, des ingénieurs royaux, a fait un rapport, en 1848, pour le gouvernement impérial, dans lequel il porte la longueur de toute la ligne, entre Halifax et Québec, à 635 milles, et il en évalue le coût, en y comprenant 10 pour cent pour dépenses contingentes, à £4,889,500, ce qui équivaut à £7,700 par mille. Le chemin a depuis été construit entre Halifax et Truro, et entre Québec et la Rivière-du-Loup, ce qui forme, d'après le rapport du major Robinson, une longueur de 165 milles, en sorte que, d'après son calcul, il resterait 470 milles à construire. Au taux ci-dessus par mille, le coût en serait de £3,619,000, ce qui est beaucoup moins que la somme totale de £4,000,000 sterling.

M. Sandford Fleming, un ingénieur civil nommé en 1863, ayant en sa faveur l'opinion collective de trois gouvernements provinciaux et du duc de Newcastle, qui était alors Secrétaire d'Etat, jouit d'une grande réputation d'exactitude et de prudence. M. Fleming pensait que, en tenant compte des courbes, la longueur de la ligne pourrait excéder le

calcul du major Robinson, et il exprima l'opinion générale que, bien que le résultat réel pourrait être plus favorable, le coût total du chemin pouvait être porté en chiffres ronds à vingt millions de piastres.

Mais lorsque M. Fleming fit faire une exploration minutieuse d'une partie de la ligne, de 70 milles de longueur, décrite par le major Robinson comme en étant "la plus formidable," le résultat confirma le calcul de la distance fait par le major Robinson, tandis que M. Fleming en évalua le coût à \$39,786, ou environ £8,290 par mille.

Si cette proportion du coût, calculée sur l'une des parties les plus difficiles de la ligne, est appliquée au tout, la longueur requise de 470 milles ne coûtera pas plus £3,896,300.

En face de ces circonstances, le duc de Buckingham et Chandos serait prêt, si les lords commissaires de la Trésorerie y consentent, à intimiser au gouverneur-général que, dans le cas où la route de la Baie des Chaleurs serait adoptée, le gouvernement de Sa Majesté acceptera comme suffisante la somme d'un million sterling affectée par l'acte déjà passé par le parlement canadien.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

C. B. ADDERLEY.

*M. Hamilton au Sous-Secrétaire d'Etat, Ministère des Colonies.*

BUREAUX DE LA TRÉSORERIE, 22 mai 1868.

MONSIEUR,—Les Lords Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté ont pris en considération votre lettre du 16 du courant, exposant que le duc de Buckingham et Chandos avait examiné les calculs faits à l'égard du chemin de fer Intercolonial, et qu'en face des circonstances Sa Grâce est disposée à admettre que, si la route de la Baie des Chaleurs est adoptée, la somme de £1,000,000 déjà affectée par l'acte passé par la législature canadienne sera suffisante, en sus des £3,000,000 garantis par le gouvernement de Sa Majesté, et demandant le concours de Leurs Seigneuries dans cette opinion.

Leurs Seigneuries vous prient d'informer Sa Grâce que, sous les circonstances dont elle parle, elles sont prêtes à donner leur assentiment à la proposition du Secrétaire d'Etat.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

GEO. A. HAMILTON.

*Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par S. E. le Gouverneur Général en Conseil, le 3 juillet 1868.*

Le comité ayant mûrement considéré le choix du tracé sur lequel le chemin de fer Intercolonial, reliant Québec et Halifax, devrait être construit, a l'honneur de faire rapport que, dans son opinion, ce chemin de fer devrait être construit sur une ligne partant du port de la Rivière-du-Loup et allant à la rivière des Trois-Pistoles,—de là jusqu'à un point quelconque de la Baie des Chaleurs ou auprès,—et de là jusqu'à la ville de Truro.

Le comité recommande de plus que si ce tracé reçoit la sanction de Votre Excellence, il soit soumis à l'approbation de Sa Grâce le Secrétaire d'Etat pour les Colonies, conformément aux termes de la seconde section de "l'Acte d'Emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867."

Pour copie conforme,

WM. H. LEE,

Greffier C. P.

*Lord Monck au Duc de Buckingham et Chandos.*

(No. 121.)

QUEBEC, 3 juillet 1868.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Grâce copie d'une minute approuvée du Conseil Privé du Canada, contenant la décision du gouvernement canadien sur la route à adopter pour la construction du chemin de fer Intercolonial projeté, devant relier la Rivière-du-Loup à Halifax; et j'ai l'honneur de prier Votre Grâce de vouloir bien m'informer si le choix de cette route rencontre votre approbation.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

MONCK.

Sa Grâce le duc de Buckingham et Chandos,  
etc., etc., etc.

*Le duc de Buckingham et Chandos à Lord Monck.*

(Canada, No. 149.)

DOWING STREET, 20 juillet 1868.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre sous ce pli, pour l'information de Votre Seigneurie, copie d'une lettre dans laquelle j'ai communiqué aux lords Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté ma sanction formelle, en vertu de la seconde section de l'acte impérial intitulé: "Acte d'emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867," du choix, comme tracé sur lequel le chemin de fer doit être construit, de la route qui passe par la Baie des Chaleurs, explorée par le major Robinson, des ingénieurs royaux, et recommandée par lui dans son rapport, daté du 31 août 1848.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Gouverneur le Très-Honorable  
Vicomte Monck, etc., etc., etc.

*Le duc de Buckingham et Chandos aux Lords Commissaires de la Trésorerie de Sa Majesté.*

DOWNING STREET, 16 juillet 1868.

MILORDS,—Relativement à la lettre de ce département, en date du 16 mai, et conformément à la seconde clause de l'acte impérial du parlement, intitulé: "Acte d'emprunt pour le chemin de fer du Canada, 1867," j'ai l'honneur, comme l'un des principaux Secrétaires d'Etat de Sa Majesté, de vous informer que j'approuve le choix, comme tracé sur lequel le chemin de fer doit être construit, de la route qui passe par la Baie des Chaleurs, explorée par le major Robinson, des ingénieurs royaux, et recommandée par lui dans son rapport daté du 31 août 1848, présenté aux deux chambres du parlement par ordre de Sa Majesté en février 1849,—la ligne approuvée par moi devant être sujette à telles légères déviations et modifications qui pourraient être jugées nécessaires ou désirables dans la poursuite de l'entreprise.

J'annexe à cette dépêche copie d'un document parlementaire contenant le rapport du major Robinson, authentiqué par mes initiales et contenant une carte, également authentiquée par mes initiales, qui indique la direction de la ligne projetée.

J'ai, etc.,

(Signée,)

BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Aux Lords Commissaires de la Trésorerie  
de Sa Majesté.

*Le Duc de Buckingham et Chandos à Lord Monck.*

[Canada—No. 155.]

DOWNING STREET, 22 juillet 1868.

MILORD,—J'ai reçu la dépêche télégraphique de Votre Seigneurie, m'informant que la route de la Baie des Chaleurs a été choisie par le gouvernement canadien comme étant celle qui doit relier Truro à la Rivière-du-Loup, et compléter ainsi le chemin de fer Inter-colonial.

Si je comprends bien, le gouvernement du Canada a pris trois routes en considération savoir : l'une traversant la rivière St. Jean, soit à Woodstock, soit à Frédéricion ; la seconde passant dans une direction plus centrale à travers le Nouveau-Brunswick ; et la troisième suivant la ligne choisie par le major Robinson en 1848.

La route qui traverse la rivière St. Jean, soit à Woodstock ou à Frédéricion, est une route à laquelle l'approbation du gouvernement de Sa Majesté n'aurait pas pu être donnée. Les objections qu'offre toute ligne située au sud de la rivière St. Jean, au point de vue militaire, sont insurmontables. L'un des principaux avantages que l'on a voulu obtenir en accordant la garantie impériale pour la construction du chemin de fer, aurait été perdu par le choix de cette route.

Les deux autres lignes étaient la ligne centrale et celle qui suit la direction générale de la route explorée par le major Robinson, et le gouvernement de Sa Majesté a appris avec beaucoup de satisfaction que cette dernière a été choisie par le gouvernement canadien. La communication qu'offre cette ligne avec le golfe St. Laurent à différents points, et son éloignement de la frontière américaine, sont des considérations décisives en sa faveur, et il ne peut y avoir aucun doute qu'elle est la seule qui réponde aux objets nationaux liés à l'entreprise.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé,)

BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Gouverneur

le Très-Honorable Vicomte Monck.

Etc., etc., etc.

---

---

## RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 26 Mai 1869 ; demandant copie des rapports des commissaires du chemin de fer Intercolonial au sujet de l'établissement des terres situées sur la ligne de ce chemin, et copie de toute correspondance qui peut avoir été échangée entre le gouvernement de la Puissance et les gouvernements provinciaux sur ce sujet.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

*Secrétaire d'Etat.*

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,

Ottawa, 7 Juin 1869.

---

[Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

## RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 25 mai 1869 ; demandant un état faisant connaître la nomination et les instructions des commissaires du chemin de fer Intercolonial, copie de la nomination et des instructions de l'ingénieur en chef, copie de tous rapports et communications par les commissaires et l'ingénieur en chef au sujet des soumissions et des contrats pour la construction des dits travaux ou de toute partie de ces travaux, et copie de tous ordres en conseil approuvant ou non les dits rapports.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

*Secrétaire d'Etat.*

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,

Ottawa, 18 Juin 1869.

\* Les copies des ordres en conseil formaient partie de la réponse à la Chambre des Communes en date du 19 Mai 1869, appelé par un ordre de la Chambre des Communes, datée le 3 Mai 1869, pour copies des soumissions pour la construction du chemin de fer Intercolonial, noms des cautions, etc.

[Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

## RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1869 ; demandant copies de toute correspondance relative aux explorations des différentes routes projetées du chemin de fer Intercolonial, et de tous documents y relatifs ; et aussi copies de tous ordres en conseil à cet égard, depuis la dernière réponse.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

*Secrétaire d'Etat.*

DEPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

Ottawa, 29 mai 1869.

(No. 588. Sub. 864 et 986.)

EMBRANCHEMENT DE CHEMIN DE FER,

Ottawa, 28 mai 1869.

Copie de 376, reçue, **MONSIEUR**,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus copie du rapport de M. Sandford Fleming, en date du 15 mai 1868, sur le chemin de fer entre Moncton et Sackville, N.-E., qui aurait dû être compris dans la réponse à l'adresse de la Chambre des Communes du 19 avril 1869.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, Secrétaire.

A E. Parent, Ecuier,  
Sous-Secrétaire d'Etat du Canada,  
Ottawa.

(Copie du No. 576.)

HALIFAX, 15 mai 1868.

A l'Hon. Wm. McDougall, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics du Canada.

**MONSIEUR**,—Conformément à vos instructions en date du 12 mars, concernant l'offre de la province du Nouveau-Brunswick de transférer au gouvernement du Canada le contrat et les travaux du chemin de fer qu'exécute en ce moment la Compagnie Internationale de Contrat, entre Moncton et Sackville, et me demandant certaines informations à ce sujet.

Le 29 avril, je vous écrivis que, selon toute probabilité, le chemin de fer n'était pas construit sur le meilleur tracé, et que j'avais fait faire la triangulation du terrain pour être en état de vous donner une réponse décisive sur ce sujet.

Cette triangulation est maintenant assez avancée pour me permettre de vous dire ce qui suit :

Deux tracés ont été étudiés depuis le chemin de fer, entre Moncton et Shédiac, dans la direction du sud, le No. 1 part du chemin de fer au même point que la ligne que construit en ce moment la Compagnie Internationale de Contrat, et le No. 2 part du chemin de fer à environ six milles plus près de Shédiac.

La distance entre le chemin de fer Européen et Nord-Américain et le point de réunion à Amherst, par les différentes lignes, sont comme suit :

Par la ligne de construction.....	40 milles.
Par la ligne No. 1.....	33 "
Par la ligne No. 2.....	29½ "

De longues sections de la ligne en construction sont tout-à-fait de niveau, mais vers le milieu de ce parcours il y a une colline à monter par la rampe la plus raide et exigeant de très forts travaux. La colline, dans sa partie la plus basse, est à peu près élevée de

240 pieds ; elle se trouve entre Dorchester et Sackville, deux villages situés à sept milles l'un de l'autre environ.

Sur les lignes Nos. 1 et 2, il n'existe pas de pareilles collines, ou du moins elles présentent moins de difficultés ; d'après les rapports que j'ai reçus, la plus haute élévation sur chacune des lignes Nos. 1 et 2, serait à peu près de 180 pieds, ces hauteurs sont, dans les deux cas, d'un abord long et facile.

Voilà les points essentiels de la différence qui existe entre la ligne en construction et les tracés qui ont été examinés récemment. Les pentes et les courbes de la ligne en construction sont beaucoup moins favorables que celles des deux autres lignes. La première de ces lignes est de 21 pour cent plus longue que le tracé No. 1, et 35 pour cent plus longue que le tracé No. 2. Je n'hésite donc pas à dire que le tracé adopté pour ce chemin de fer n'est en aucune manière le meilleur qu'il serait possible de choisir.

Conformément à vos désirs, je me suis aussi occupé de constater la valeur réelle des travaux exécutés en vertu du contrat.

J'ai chargé deux de mes assistants, ayant une longue expérience dans les chemins de fer, de dresser conjointement une estimation de la quantité et de la valeur des travaux. Je leur ai dit, sans entrer trop minutieusement dans les détails, de faire une évaluation libérale de tous les travaux faits à des prix convenables.

D'après cette estimation, il paraîtrait que le total des dépenses encourues pour les travaux de tout genre et pour le matériel livré (à l'exclusion du fer) est au-dessous de \$80,000, dont \$20,000 à peu près sont pour bois de charpente, etc., fourni, mais non entré dans les ouvrages, et pour des traverses de chemin de fer. J'ai demandé qu'il soit fait une inspection des livres de consignation pour savoir le poids des lisses de fer, etc., qui ont été importées, mais je n'ai pas encore obtenu ces informations. Les frais d'exploration et d'administration devraient aussi être ajoutés à cette estimation, mais je n'en connais pas le montant.

Les renseignements qui précèdent seront probablement suffisants pour permettre au gouvernement d'en venir à une décision au sujet du transfert du contrat et des travaux du chemin de fer en question. Je suis parfaitement et décidément d'opinion qu'en vue des intérêts que le chemin de fer Intercolonial est destiné à servir, les travaux qui se font par la Compagnie Internationale de Contrat sont dans une mauvaise position.

Il est important que le chemin de fer destiné à relier les différentes provinces ne soit inutilement allongé, et que les travaux d'art ne soient pas moins favorables que le permet la conformation du pays. Dans le cas actuel, le tracé de la ligne et les pertes sont beaucoup moins favorables qu'ils ne devraient l'être, et la distance est augmentée de 21 à 35 milles pour cent, sans que j'y voie aucune compensation suffisante.

Si ces travaux étaient maintenant transférés au gouvernement général et placés entièrement sous son contrôle, je pense que ce serait faire une sage économie que de les abandonner complètement, en utilisant seulement les matériaux qui pourraient être transportés.

Je suis convaincu que l'on épargnerait une somme considérable en construisant une ligne entièrement nouvelle, même si l'on reportait au compte de cette dernière la somme totale du coût des ouvrages abandonnés, car non-seulement les dépenses premières seraient diminuees par l'adoption de la nouvelle ligne au lieu et place de celle que l'on construit à présent, mais les frais d'exploration et d'entretien ultérieurs seraient en proportion de sa moindre largeur et de sa nature plus favorable sous le rapport des travaux d'art.

J'ai pensé qu'il était de mon devoir de faire connaître clairement les circonstances qui se rapportent à ce sujet et d'ajouter que dans mon humble opinion, pour l'intérêt public ou celui des intéressés, il ne serait pas sage de continuer ou d'encourager des dépenses publiques ou privées pour la construction des travaux en question sur le tracé adopté dans ce but.

Les plans et profils de l'exploration et de la triangulation, auxquelles je fais allusion, seront terminés et vous seront envoyés quand vous le désirerez. Je vous renvoie dans ce pli les papiers et documents qui accompagnaient mes instructions.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé.)

SANDFORD FLEMING.

# RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 7 Juin 1869; demandant copie de toute correspondance, contrats et soumissions relatifs à la Section No. 7, sur le chemin de fer Intercolonial.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,  
*Secrétaire d'Etat.*

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ÉTAT,  
Ottawa, 16 Juin 1869.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

### FORMULE DE SOUMISSION.

#### Section No. 7.

Le soussigné, après avoir pris communication des plans et profils de la section No. 7, du chemin de fer Intercolonial, offre par la présente soumission de construire la dite section d'accord avec les plans et profils, ou tous autres plans détaillés qui pourront être fournis, et conformément au devis général et aux stipulations du contrat signés par les commissaires, en date à Ottawa, du 11 février 1869, et à exécuter le contrat dont la formule se trouve à la suite du devis, nous obligeant à ne pas réclamer d'*extras* d'aucune espèce que ce soit, pour la somme de quatre cent quatre-vingt mille piastres, c'est-à-dire au prix de dix-sept mille piastres par mille du chemin de fer.

Et nous nous obligeons à parachever cette section pour la somme ci-haut indiquée, à la satisfaction de l'ingénieur-en-chef et des commissaires, telles sommes devant être en parfait paiement, sans *extras* d'aucune espèce que ce soit, de l'entier achèvement de la section.

Et nous offrons Jeffrey McCole et Angus Chisholm comme nos cautions pour la fidèle exécution de cette présente soumission.

McDONALD ET CIE.,  
New Glasgow, N. E.,  
26 mars 1869.

DONALD GRANT, Témoin.

Nous ci-dessus nommés, offerts comme sûretés, par le présent convenons d'exécuter tout engagement (bond) ou autre document qui pourra être requis par les commissaires pour la fidèle exécution du contrat annexé au devis, etc., d'après lequel est faite la présente soumission.

JEFFRY MCCOLE, New Glasgow.  
ANGUS CHISHOLM, New Glasgow.

DONALD GRANT, Témoin.

Et, avec la présente soumission, nous fournissons de plus, dans le seul but de renseigner les commissaires et de guider l'ingénieur-en-chef dans la préparation de ses estimations constatant les progrès, mais comme ne devant en rien modifier notre contrat, la liste suivante des prix exigés pour quelques uns des principaux items de construction.

McDONALD ET CIE.

## LISTE.

		Cours Monétaire du Canada.	
		\$	cts.
1.	Déblai, abattage et déracinement, par acre.....	40	00
2.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.....	7	00
3.	Excavation dans le roc, par verge <sup>3</sup> / <sub>4</sub> cube.....	1	00
4.	Excavation dans le sol, do .....	0	30
5.	Egouts, par 100 pieds linéaires.....	6	00
6.	Travaux en pierre percues ( <i>Riprap</i> ), par verge cube.....	10	00
7.	Planches, pruche ou épinette, par 100 pieds, M. P.....	6	00
8.	do pin, do .....	10	00
9.	Bois aplani à 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds linéaires.....	2	00
10.	do 9 pouces d'épaisseur, do .....	3	50
11.	do 12 pouces d'épaisseur, do .....	5	00
12.	Bois équarri, 12 pouces d'épaisseur, do .....	6	00
13.	Pilotis de pas moins de 12 pouces de diamètre, enfoncés et mesurés sur place, par 100 pieds linéaires.....	3	00
14.	Fonte, par lb.....	0	03½
15.	Fer forgé, y compris les chevilles, boulons, liens, etc., par lb....	0	05½
16.	Béton, par verge cube.....	10	00
17.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.....	12	00
18.	do en chaux ordinaire do .....	11	00
19.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, do .....	8	00
20.	do en chaux ordinaire do .....	7	00
21.	do en pierre sèches do .....	5	50
22.	Pavage, do .....	4	00

McDONALD ET CIE., New Glasgow,  
26 mars 1869.

DONALD GRANT, Témoin,

*Copie d'un rapport de l'Honorable Conseil Privé, en date du 21 avril 1869.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,  
Ottawa, 21 avril 1869.

Les commissaires chargés de la construction du chemin de fer Intercolonial ont maintenant l'honneur de faire rapport au gouverneur en conseil sur la Section No. 7, dans la Nouvelle-Ecosse.

La plus basse soumission est celle de M. H. H. Bailey, pour la somme de \$333,600, ou \$13,980 par mille.

Au sujet de cette soumission, les commissaires ont reçu de M. Bailey la lettre suivante :—

Aux Commissaires du Chemin de Fer Intercolonial.

Ayant été grandement trompé dans mes calculs des excavations dans le sol et des constructions, je me vois forcé de retirer ma soumission. Dans l'espoir que vous approuverez ma démarche.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,  
Votre obéissant serviteur,  
(Signé,) H. H. BAILEY.

La soumission la plus basse ensuite est celle de MM. Berlinguet et Huot, pour la somme de \$351,875, ou \$14,661 par mille.

Au sujet de cette soumission, les commissaires ont reçu de MM. Berlinguet et Huot la lettre suivante :

OTTAWA, 10 avril 1869.

Aux Commissaires du Chemin de Fer Intercolonial.

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur de vous informer que nous ne désirons plus continuer à nous porter soumissionnaires pour la Section No. 7 du chemin de fer Intercolonial,

et nous demandons en conséquence qu'il nous soit permis de retirer notre soumission pour cette section, vu que nous avons obtenu le contrat pour la Section No. 5.

Nous avons l'honneur d'être, Messieurs,

Vos très obéissants serviteurs,

(Signé,)

L. H. HUOT,

F. X. BERLINGUET.

La troisième soumission la plus basse est celle de MM. Lowe et Hanson, pour la somme Enfield, N. E. de \$358,248, ou \$14,927 par mille.

La quatrième soumission la plus basse est celle de M. C. A. Bailey, pour la somme de Cookshire, Q. \$396,000, ou \$16,500 par mille.

La cinquième soumission la plus basse est celle de MM. Macdonald et Cie., pour la New Glasgow, N. E. somme de \$408,000 ou \$17,000 par mille.

Au sujet des soumissions de MM. Lowe et Hanson, C. A. Bailey et Macdonald et Cie., les commissaires prennent la liberté de faire rapport qu'après examen minutieux, ils ne sont pas satisfaits des cautions offertes dans aucun de ces cas, et sont convaincus que nulle des parties ne possède l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour leur permettre de mener à terme le contrat pour lequel elles ont soumissionné.

La sixième soumission la plus basse est celle de MM. H. J. Sutton et Cie., de Paris, pour la somme de \$413,955, ou \$17,284 par mille.

Les commissaires après avoir minutieusement examiné cette soumission et les cautions offertes sont d'avis que les soumissionnaires possèdent l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour exécuter les travaux, et ils recommandent en conséquence que la soumission de MM. H. J. Sutton et Cie., pour la Section No. 7 soit acceptée.

(Signé,)

A. WALSH,

ED. B. CHANDLER,

C. J. BRYDGES,

W. F. COFFIN, Commiss.

*Copie d'un Rapport de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 23 avril 1869.*

Vu la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, et pour les raisons énoncées dans le rapport des commissaires du chemin de fer Intercolonial, le comité est d'avis que la soumission de MM. H. J. Sutton et Cie., de Paris, Ontario, pour la construction de la Section No. 7 de ce chemin de fer, pour la somme de \$413,955, ou \$17,243 par mille, soit acceptée, et qu'un contrat soit passé en conséquence.

Certifié.

(Signé.)

WM. H. LEE, Greffier, C. P.

MM. les Commissaires du Chemin de Fer Intercolonial.

### C O N T R A T .

CONTRAT passé ce quatrième jour de mars, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-neuf, entre Hubert James Sutton, de la ville de Paris, dans le comté de Brant, dans la province d'Ontario, entrepreneur, et George Angus, de la ville de Paris, entrepreneur, ci-après désignés comme les "entrepreneurs," d'une part; et Sa Majesté La Reine Victoria, représentée dans le présent contrat par Aquila Walsh, Ecr., M. P., l'honorable Edward Barron Chandler, Charles John Brydges, Ecr., et William Foster Coffin, Ecr., commissaires nommés sous l'autorité et en vertu d'un Acte du parlement du Canada, passé durant la session tenue dans la trente-unième année du règne de Sa Majesté, sous le titre de "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," et désignés ci-après comme "les commissaires," d'autre part.

Attendu qu'il a été et est, par le dit acte, entr'autres choses décrété et prescrit qu'il sera construit un chemin de fer reliant le port de la Rivière du Loup, dans la province de Québec, à la ligne du chemin de fer partant de la cité d'Halifax, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à ou près la ville de Truro, et que ce chemin de fer sera connu sous le nom de "Chemin de Fer Intercolonial," que ce chemin de fer tombera dans la catégorie des travaux publics appartenant à la Puissance du Canada; que la largeur sera de cinq pieds six pouces, et qu'il sera construit avec les pentes, aux lieux, en la manière, avec les

matériaux et d'après les devis que le gouverneur en conseil croira le mieux convenir aux intérêts généraux de la Puissance ; et de plus, que la construction du dit chemin de fer et son administration, jusqu'à parfait achèvement, seront sous le contrôle de quatre commissaires, avec pouvoirs et devoirs prescrits par le dit acte ; et attendu que les dits Aquila Walsh Edward Barron Chandler, Charles John Brydges et William Foster Coffin, ont été dûment nommés commissaires, et dans l'exécution des devoirs qui leur sont imposés par le dit acte, ont dûment annoncé que des soumissions seraient reçues pour la construction de certaines portions du dit chemin de fer, y compris la portion ci-après décrite et désignée comme "section No. un," et que la soumission des entrepreneurs pour la construction de cette section No. un, en la manière ci-après expliquée, a été acceptée, et que les entrepreneurs sont en conséquence convenus (par et avec la sanction du gouverneur en conseil, tel que prescrit par l'acte), avec les commissaires de construire et compléter la dite section No. un, du dit chemin de fer, et de fournir tous les matériaux convenables et requis aux termes et suivant les conditions, stipulations et conventions ci-après contenues.

A CES CAUSES, le présent contrat fait foi que pour la somme de cent quatre-vingt-neuf mille sept cents piastres, monnaie légale du Canada, payée aux entrepreneurs, leurs hoirs, exécuteurs, administrateurs et ayant-cause, par Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, en la manière ci-après indiquée, les dits entrepreneurs conviennent et s'engagent, tous et chacun d'eux, en leur nom et celui de leurs hoirs, exécuteurs, administrateurs et ayant-cause, envers Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, de la manière suivante, savoir :—

1. Les dits entrepreneurs devront convenablement et consciencieusement bâtir, ériger, construire et compléter la portion du chemin de fer désignée comme "section No. un," et plus spécialement décrite comme suit, savoir : cette portion du chemin de fer s'étendra à partir d'une jonction avec le chemin de fer Grand Tronc à la Rivière du Loup, dans la province de Québec, vers Rimouski, pour une distance de vingt milles, plus ou moins, la totalité de la dite section étant située dans la dite province de Québec, et tous les ponts, égoûts et autres travaux y reliés, à l'entière satisfaction des commissaires et conformément aux plans et devis relatifs aux dits travaux, signés par les commissaires et les entrepreneurs, les dits plans ainsi signés étant déposés au bureau des commissaires dans la cité d'Ottawa, et le devis signé de même étant ci-annexé et marqué "Cédule A," le dit devis étant interprété et lu comme formant partie du dit contrat et y étant inclus. Mais rien de contenu dans le présent ne devra être interprété comme obligeant les entrepreneurs à fournir le droit de voie (*right of way*) pour la construction du chemin de fer.

2. Les entrepreneurs seront tenus de fournir tous les outils, l'outillage et les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux, et ils seront responsables de leur suffisance ; ils devront aussi prendre à leur charge la responsabilité entière des cintrages, échafaudages et de tous les autres moyens propres à donner suite au contrat, que ces moyens soient ou non approuvés ou recommandés par l'ingénieur ; et les entrepreneurs devront seuls subir les pertes, et devront indemniser et mettre Sa Majesté et les commissaires à couvert à cet égard, et devront encourir tous les risques résultant d'accidents ou dommages, quelle qu'en puisse être la cause, jusqu'à l'expiration du contrat. Les entrepreneurs seront aussi responsables de tous les dommages qui pourraient être réclamés par les propriétaires ou occupants de terrains en conséquence de la perte ou dépréciation de récoltes ou d'animaux, quand ces faits seront attribuables à quelque cause découlant de la construction des travaux ou à quelqu'un de leurs agents ou ouvriers ; et ils seront tenus responsables de tous les dommages causés à la propriété et aux personnes par le sautage des rocs ou par d'autres opérations conduites par eux ; et ils devront prendre à leurs frais tous les risques et dépenses imprévues qui pourront survenir durant l'exécution des travaux, et ils devront réparer toutes déficiences et erreurs résultant de leur propre négligence, ou de celle de leurs agents ou ouvriers, ou de vices dans la main-d'œuvre, ou de l'emploi de matériaux impropres, et ils indemniseront et mettront Sa Majesté à couvert de toutes réclamations, pertes ou dommages à cet égard. Les entrepreneurs devront, avec l'approbation de l'ingénieur à cet effet, prendre toutes les mesures provisoires nécessaires pour permettre, durant la construction des travaux, aux propriétaires ou occupants de terrains de traverser la ligne du chemin de fer, et, aux endroits où la voie croise une route, ils veilleront à ce que le public ait un passage suffisant ; ils devront aussi prendre les dispositions nécessaires, jusqu'à ce que les clôtures soient érigées, pour empêcher la sortie des animaux sur la ligne du chemin de fer. S'il arrivait que des matériaux défectueux fussent livrés ou employés

ou que certains travaux fussent mal exécutés en aucun temps, on devra les enlever immédiatement après réception d'un avis de la part de l'ingénieur, et les travaux seront reconstruits aux frais des entrepreneurs, d'une manière strictement conforme au présent contrat et au sens véritable du devis, ainsi qu'à l'entière satisfaction de l'ingénieur. Les entrepreneurs emploieront le nombre d'agents et de contre-maîtres compétents, sur toute la ligne des travaux qui sera jugé nécessaire par l'ingénieur, et ces agents et contre-maîtres devront régulièrement et constamment se trouver présents sur les lieux où se poursuivent les travaux afin de pouvoir les surveiller de près et recevoir les instructions de l'ingénieur. Les entrepreneurs devront maintenir et conserver, dans leur vraie et primitive position, tous les points de repères, piquets indiquant les centres, les déclivités ou piquets de référence, et toutes autres marques établies ou plantées par l'ingénieur sur la ligne des travaux ou auprès; ils prendront tous les moyens en leur pouvoir d'empêcher qu'ils ne soient brûlés lors du déblai, ou modifiés, enlevés ou détruits en aucun temps; et lorsqu'ils en seront requis par l'ingénieur, ils devront fournir l'assistance nécessaire pour redresser, ou remplacer tous piquets ou marques qui, par quelque cause, pourront avoir été enlevés ou détruits.

Les entrepreneurs ne devront ni permettre, ni tolérer, ni encourager le débit de liqueurs spiritueuses sur la ligne du chemin de fer. Les entrepreneurs devront accomplir et exécuter tous les travaux énumérés dans le présent contrat et le devis, fidèlement, solidement et d'après les principes de l'art, et d'une manière strictement conforme aux plans et devis et aux instructions qu'ils pourront, de temps à autre, recevoir de l'ingénieur; et ils seront placés sous le contrôle et la surveillance constante des ingénieurs et inspecteurs de district et de division, et leurs assistants, qui pourront être nommés. S'il arrivait que dans le devis ou le contrat l'on eût omis d'insérer certains ouvrages, matériaux ou choses, d'une nature quelconque, dont l'exécution, de l'avis de l'ingénieur, serait nécessaire ou utile, les entrepreneurs devront nonobstant cette omission, les faire ou fournir dès qu'ils auront reçu des instructions par écrit à cet effet de la part de l'ingénieur. Tous les travaux devront être exécutés et les matériaux fournis à l'entière satisfaction des commissaires et de l'ingénieur, et les commissaires seront les seuls juges des travaux et des matériaux; et leur décision dans toutes les contestations relatives aux travaux et aux matériaux, ou au sens ou à l'interprétation des plans et devis, ou aux sujets non prévus ou non suffisamment expliqués dans les plans et devis devra être considérée comme définitive et obligatoire pour toutes les parties.

3. Les entrepreneurs devront commencer les travaux portés au présent contrat sous trente jours, de et après la date du dit contrat et les poursuivre et continuer régulièrement; et ces travaux et chaque portion de ces travaux devront être complétés dans toutes leurs parties et livrés, sur certificat final, à la satisfaction des commissaires, le ou avant le premier jour de juillet, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-onze, la fixation de l'époque formant partie essentielle du contrat, et au cas où ils manqueraient de compléter les travaux à l'époque fixée, les entrepreneurs perdront tout droit de demander ou réclamer la somme ou pourcentage que d'après une clause subséquente, les commissaires devront déduire, et toute et chaque partie de la dite somme, et toutes sommes quelconques qui pourront, à l'époque où les entrepreneurs auront manqué au contrat, leur être dues; et les entrepreneurs devront aussi payer à Sa Majesté, à titre de dommages-intérêts, et non à titre d'amende ou de pénalité, la somme de deux mille piastres par semaines, et la somme correspondante pour chaque fraction de semaine durant laquelle les travaux portés au présent contrat, ou aucune partie de ces travaux, seront restés incomplets, ou pour lesquels le certificat de l'ingénieur, approuvé par les commissaires, n'aura pas été accordé, et les commissaires pourront déduire et retenir en leur possession les sommes qui seront dues pour dommages-intérêts, sur tout montant alors dû ou payable, ou qui devra ultérieurement être dû ou payable aux entrepreneurs.

4. En tout temps avant le commencement ou pendant la construction de toute partie des travaux, l'ingénieur aura parfaite liberté de faire toutes les modifications qu'il pourra juger à propos dans le nivellement, la ligne du tracé du chemin de fer, la largeur des tranchées ou des terrassements, les dimensions ou la nature des constructions ou dans toute ce qui sera du ressort des travaux, que ces modifications augmentent ou diminuent la quantité d'ouvrage à exécuter ou le coût s'y rattachant, et les entrepreneurs n'auront droit à aucune indemnité à raison des modifications dont il est parlé ci-haut, à moins qu'elles

consistent en des changements dans le nivellement ou la ligne du tracé, auquel cas les entrepreneurs seront sujets à telles déductions pour aucune diminution dans les travaux ou auront droit à telles indemnités pour aucune augmentation dans les travaux (suivant le cas), que les commissaires jugeront raisonnables, leur décision devant être définitive en pareil cas. L'ingénieur aura plein pouvoir de renvoyer tout contre-maître ou ouvrier qu'il croira incapable de remplir les devoirs qui lui sont assignés, ou qui de l'avis de l'ingénieur, pourra s'être rendu coupable de négligence dans l'exécution des travaux ou de désobéissance volontaire aux ordres donnés ou d'inconvenance, intempérance ou irrégularité, et l'entrepreneur devra, sans délai, remplir les vacances créées par là et ne plus employer les personnes chassées du service.

5. Les entrepreneurs devront par eux-mêmes, leurs agents et ouvriers, exécuter les travaux jusqu'à parfait achèvement et ne pourront vendre, céder, ou transférer le présent contrat à qui que ce soit, sans avoir, au préalable, obtenu le consentement des commissaires à cet effet.

6. Les commissaires auront le droit de suspendre les opérations sur tout point donné ou sur toute la ligne des travaux, et au cas où l'exercice de ce droit pourrait causer des retards aux entrepreneurs, alors une prolongation de délai égale à ces retards leur sera accordée pour achever leur entreprise, mais pareil délai ne devra pas invalider ou annuler le présent contrat, ou aucune partie de ce contrat non plus que l'obligation qu'il impose ou toute caution ou sûreté coexistante ou autre pour l'exécution du dit contrat, et pareil délai n'autorisera pas les entrepreneurs à réclamer des dommages, à moins que les commissaires n'en décident autrement et alors seulement pour telle somme qu'ils pourront croire juste et équitable. Si en aucun temps durant le cours de l'exécution des travaux, il apparaissait que le nombre d'hommes employés, la marche des travaux ou la nature générale des travaux en voie d'exécution, ou que les matériaux fournis ne sont pas respectivement tels qu'ils puissent garantir l'achèvement de l'entreprise dans le délai stipulé ou aux termes du présent contrat, les commissaires pourront enlever une partie ou la totalité des travaux des mains des entrepreneurs et recourir aux moyens qu'ils jugeront à propos pour les faire terminer aux frais des entrepreneurs, lesquels seront responsables de tout surcroît de dépenses par là encourues; ou bien les commissaires auront le pouvoir, à leur discrétion, d'annuler le présent contrat. Lorsqu'il deviendra nécessaire d'enlever, en tout ou en partie, les travaux des mains des entrepreneurs, ou d'annuler le présent contrat, les commissaires donneront aux entrepreneurs sept jours francs d'avis par écrit de leur intention de ce faire, lequel avis sera revêtu de la signature du président du bureau des commissaires ou de toute autre personne autorisée par les commissaires, et les entrepreneurs devront, en conséquence, remettre la tranquille et paisible possession des travaux et matériaux dans leur état actuel; et sans qu'il soit besoin d'autre avis ou action en loi, ou autres procédures légales de quelque espèce que ce soit, ou sans la nécessité de mettre les entrepreneurs en demeure, les commissaires, dans le cas où ils annuleraient le contrat, pourront immédiatement, ou à leur discrétion, le sous-louer en tout ou en partie, ou employer plus d'ouvriers, d'outils et de matériaux, selon le cas, et achever les travaux au frais des premiers entrepreneurs, lesquels seront responsables de tout surcroît de dépenses par là encourues; et les entrepreneurs et leurs ayant-cause ou créanciers perdront tout droit au pourcentage déduit et aux sommes de deniers dues sur l'entreprise; et ils ne devront ni molester les ouvriers, agents ou officiers des commissaires, ni les empêcher de poursuivre et achever les travaux en la manière que les commissaires jugeront à propos. Si en aucun temps, les commissaires avaient lieu de croire qu'à défaut de payer les ouvriers, la sécurité des travaux pourrait se trouver compromise, ou qu'il pourrait en surgir quelque perturbation de la paix dans les environs, ou quelque autre difficulté, les commissaires pourront acquitter les arriérés de gages, autant qu'il leur sera possible de constater qu'ils sont dus, d'après les meilleurs renseignements qu'ils pourront se procurer, et les imputer comme paiement à compte de l'entreprise.

7. Tout avis ou document relatif au présent contrat pourra être signifié aux entrepreneurs, soit à leur domicile ordinaire ou en l'adressant aux entrepreneurs, ou l'un quelconque d'entre eux, par la voie du bureau de poste, au dernier endroit connu où ils géraient leurs affaires, et cet avis ou document sera dès lors réputé avoir été légalement signifié.

8. Il sera au pouvoir des commissaires de faire des paiements ou avances sur les

matériaux, outils et outillage de toutes sortes fournis pour les travaux, ou employés ou destinés à être employés pour ces travaux, dans les cas et aux montants et conditions que les commissaires jugeront convenables, et toutes les fois qu'une avance ou paiement sera fait aux entrepreneurs comme il vient d'être dit, les matériaux, outils ou outillages sur lesquels cette avance ou paiement sera fait, devront de ce moment, retourner et demeurer comme sûreté collatérale à Sa Majesté, pour l'exécution convenable du présent contrat par les entrepreneurs; toutefois, il doit être bien compris que tous ces matériaux, outils et outillages seront et resteront aux risques des entrepreneurs qui en seront responsables jusqu'à ce qu'ils aient été finalement employés ou acceptés, ou abandonnés par les commissaires; mais les entrepreneurs ne pourront exercer aucun droit de propriété ou de contrôle sur les matériaux, outils ou outillage pour lesquels une avance ou paiement aura été ainsi fait sans la permission par écrit des commissaires, et les commissaires pourront retenir et déduire tel paiement du montant payable aux entrepreneurs sur le certificat suivant immédiatement ou sur tout autre certificat subséquent.

9. Il est distinctement compris, proposé et connu que le dit prix ou somme de cent quatre-vingt-neuf mille sept cents piastres sera le prix et formera la pleine compensation de tous les travaux compris ou inclus dans le contrat ou qui pourront être requis en vertu de ses dispositions ou par la loi, et que, sous aucun prétexte, les entrepreneurs n'auront droit, en raison d'aucun changement, altération ou addition à ces travaux, ou dans les dits plans et devis, ou en raison de l'exercice d'aucun des pouvoirs conférés au gouverneur en conseil par le dit acte intitulé: "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," ou aux commissaires ou à l'ingénieur par le présent contrat ou par la loi, de réclamer ou demander aucune somme additionnelle pour ouvrages extra, dommages ou autre cause, les entrepreneurs abandonnant, par le présent, tout droit ou prétention à pareille réclamation, excepté en ce qui est prévu par la quatrième section du présent contrat.

10. Dans le présent contrat et dans le devis y mentionné, les mots "Sa Majesté," devront signifier Sa Majesté la Reine Victoria, ses héritiers et successeurs. Les mots "les commissaires" devront signifier les commissaires pour le temps d'alors, nommés en vertu de l'acte ci-haut mentionné, et intitulé: "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial." Les mots "entrepreneurs" devront signifier les sus-nommés George Worthington et James Worthington, et les héritiers, exécuteurs et administrateurs de tous et chacun d'eux ensemble et séparément. Les mots "les travaux" devront, à moins que le contexte n'exige un autre sens, signifier tous les ouvrages et matériaux, toutes matières et choses qui devront être faites, fournies et exécutées par les entrepreneurs en vertu du présent contrat. Le mot "ingénieur" devra signifier l'ingénieur-en-chef, pour le temps d'alors, nommé en vertu du dit acte, intitulé: "Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," et devra aussi comprendre aucun de ses assistants, agissant directement sous ses instructions; et toutes les instructions données par ceux agissant en son nom seront sujettes à son approbation. Les mots "chemin de fer" devront signifier le chemin de fer Intercolonial.

L'interprétation des mots mentionnés dans cette clause ne devra pas servir à modifier la signification ou l'interprétation plus étendues qui pourront être données à ces mêmes mots dans le présent contrat ou le devis y mentionné.

11. Et il est de plus mutuellement convenu entre les parties au présent contrat que des paiements en espèces seront faits tous les mois, équivalant à 85 pour cent de la valeur de l'ouvrage exécuté, approximativement calculée d'après les mesurages des travaux en voie de progrès sur le certificat de l'ingénieur attestant que l'ouvrage pour lequel ou à compte duquel le montant sera certifié a été dûment exécuté, et sur l'acceptation de ce certificat par les commissaires. Lors de l'achèvement des travaux à la satisfaction de l'ingénieur, un certificat sera donné à cet effet, mais le certificat final et définitif couvrant la déduction des 15 pour cent ne sera émis qu'à l'expiration des deux mois suivants. Les certificats constatant les progrès des travaux ne seront en quoique ce soit considérés comme une acceptation de l'ouvrage fait, ou comme ayant l'effet de libérer les entrepreneurs de leur responsabilité à cet égard, mais ils devront, lors de l'achèvement des travaux, les livrer en bon ordre, conformément à l'intention et au sens véritable du présent contrat et du devis y mentionné.

12. Le présent contrat et le devis y mentionné devront, sous tous rapports, être sujets

aux dispositions de l'acte plus haut cité, et intitulé : " Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial," et aussi aux dispositions de l'Acte de chemins de fer, 1868," en autant que ces dispositions seront applicables.

EN ROI DE QUOI, les entrepreneurs ont ici respectivement apposé leurs signatures et leurs sceaux, et les commissaires agissant au nom de Sa Majesté, ont respectivement apposé leurs signatures et leurs sceaux, le jour et l'année ci-dessus mentionnés.

(Signé,)	H. J. SUTTON,
"	GEORGE ANGUS,
"	A. WALSH, Com.,
"	ED. B. CHANDLER, Com.,
"	C. J. BRYDGES, Com.,
"	WM. F. COFFIN, Commissaire.

Signé, Scellé et Délivré.

En la présence de

JOHN SFUART,

## CEDULE A.

### CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

#### DEVIS GÉNÉRAL POUR LA CONSTRUCTION DES TRAVAUX.

1. Ce devis embrasse tous les travaux de construction ainsi que les matériaux nécessaires à la confection du chemin de fer jusqu'au *niveau de construction*, de même que les ouvrages préparatoires à l'établissement de la voie permanente. Il comprend le déblai, l'abattage à fleur de terre, le déracinement, les clôtures, les excavations, les travaux de dessèchement, les fossés, les travaux de fondation, la maçonnerie des ponts et souterrains, la superstructure des ponts, les traverses ainsi que tous les autres travaux reliés à la construction et à l'achèvement de la ligne de chemin de fer. Il est entendu que les entrepreneurs devront parachever la voie du chemin de fer et fournir les matériaux de toute espèce, sauf les traverses, (*Sleepers*) lisses de fer et leurs liens, le ballastage et la pose de la voie.

#### DÉBLAI, ETC.

Là où le chemin de fer traverse des contrées boisées, le sol devra être déblayé sur une largeur de cinquante pieds de chaque côté de la ligne centrale, ou telle largeur plus grande ou moindre que l'ingénieur pourra prescrire.

3. Les travaux de déblai devront être exécutés de manière à ce que les broussailles, troncs d'arbres, et autres matériaux épars, dans les limites fixées, puissent être brûlés. Une quantité suffisante de matériaux propres à la construction des clôtures seulement pourra être mise en réserve, coupée d'égales longueurs, et empilée. L'on ne devra jamais rejeter les broussailles ou troncs d'arbres sur les terres en bois debout adjacentes à la ligne; ils devront invariablement être empilés près du centre de l'espace à déblayer et là entièrement consumés par le feu; les broussailles ou les arbres qui auront été accidentellement ou de toute autre manière jetés dans les bois adjacents devront en être retirés et brûlés. Le sol, une fois déblayé, devra être soigneusement nettoyé.

4. Là où l'on devra construire des terrassements de moins de quatre pieds et de plus de deux pieds de hauteur, le bois debout ainsi que les souches devront être abattus à fleur de terre dans les limites du terrassement, et brûlés.

5. Là où les excavations ne devront pas avoir plus de trois pieds de profondeur, ou les terrassements plus de deux pieds de hauteur, toutes les souches devront être déracinées

et brûlées s'il est possible ; celles qu'il sera impossible de brûler, devront être transportées au-delà des limites des tranchées et terrassements, aux endroits désignés, et là empilées. Des instructions seront données en temps utile quant à l'étendue du déblai, de l'abattage à fleur de terre et du déracinement.

#### CLÔTURES.

6. Dans les contrées défrichées et établies, les clôtures devront être droites et à pagées. Chaque pagée aura dix pieds de long sur 4 pieds 6 pouces de haut ; elle sera construite en plantant des poteaux deux par deux, tenus séparés l'un de l'autre d'environ 4 pouces au moyen d'une barre horizontale placée au sommet. Les barres du sommet devront dépasser entre les poteaux à pas moins de 14 pouces, et seront maintenues dans leur position au moyen d'un boulon taraudé d'un demi-pouce, traversant les deux poteaux. Les barres du sommet pourront être soit des planches d'épinette (*spruce*) de 2 × 6 pouces, soit des perches de cèdre d'une force correspondante amincies à deux pouces aux extrémités, de manière à pouvoir être bien jointes entre les poteaux. Les poteaux seront enfoncés dans le sol jusqu'à moitié de leur longueur ; ils seront de cèdre, et devront avoir 9 pieds de long et pas moins de 5 pouces de diamètre au plus petit bout ; ils seront aplatis du haut de manière à permettre aux barres du sommet de se dépasser, et à recevoir le boulon taraudé destiné à affermir le tout. Le boulon devra avoir 11 pouces de long,  $\frac{1}{2}$  pouce de diamètre, et être muni d'une tête, d'un écrou et d'une rondelle convenable. Les poteaux, au choix de l'entrepreneur, pourront être faits d'un seul tronc de cèdre de pas moins de 6 pouces de diamètre au petit bout, scié au milieu, les faces sciées étant placées sur l'endroit où les barres du sommet dépassent.

7. Chaque pagée sera remplie, à partir du sol jusqu'au côté inférieur de la barre du sommet, de perches solides ordinairement employées pour les clôtures et de la meilleure qualité de bois que l'on pourra trouver dans la localité ou les environs ; chaque perche devra reposer sur celle qui la précède dans chaque seconde pagée. Toutes cavités ou dépressions de terrain au-dessous de la perche inférieure, susceptibles de donner passage aux petits animaux, devront être comblées avec de la terre, des pierres ou des morceaux de bois.

8. Les barrières sur les fermes seront légères et solides, et construites d'après un modèle amélioré semblable à celui adopté sur le Grand Tronc de chemin de fer à l'est de Québec, ou sur le chemin de la Nouvelle-Ecosse à l'est de Truro ; elles seront fournies à l'état complet, avec les fermetures appropriées ; elles recevront deux couches de peinture blanche ou une couche de goudron.

9. Les clôtures devront être tout-à-fait complétées sur toutes les terres déblayées et partout où l'ingénieur l'exigera.

#### NIVELLEMENT.

10. Sur les terrains boisés, le nivellement ne sera pas commencé avant que le déblai, l'abattage à fleur de terre et le déracinement nécessaires n'aient été achevés à la satisfaction de l'ingénieur, et l'entrepreneur sera tenu responsable des dommages causés aux récoltes.

11. La largeur des terrassements, au niveau de construction, devra être de 18 pieds. La largeur des tranchées en plaine (*through cuttings*) sera généralement de 22 pieds, et celle des tranchées pratiquées sur les déclivités, de 20 pieds, mais pourra varier, selon la conformation de la contrée et autres circonstances, suivant que l'ingénieur le prescrira. Les déclivités en terrassement devront généralement avoir un et demi d'horizontal sur un de perpendiculaire. Dans les tranchées pratiquées dans le roc, les déclivités devront avoir, règle générale, un d'horizontal sur quatre de perpendiculaire. Quant aux tranchées pratiquées, en partie dans le sol et en partie dans le roc, une berme de 6 pieds sera laissée à la surface du roc. Les largeurs, déclivités et autres dimensions ci-dessus définies pourront être modifiées en tout temps par l'ingénieur de manière à répondre aux circonstances.

12. Les matériaux destinés aux terrassements devront être approuvés par l'ingénieur, et dans les endroits où la surface naturelle du sol, sur laquelle un terrassement doit reposer, est couverte de matière végétale que l'on ne peut réussir à brûler en opérant le déblai, cette dernière si, de l'avis de l'ingénieur, elle est susceptible de compromettre les travaux,

devra être enlevée à son entière satisfaction. Tout terrain en pente recouvert de pâturage devra être labouré à une grande profondeur sur toute la base des terrassements, avant de commencer ces derniers.

13. Tout terrain situé sur le penchant d'une colline et destiné à être recouvert de terrassements, devra être au préalable parfaitement desséché au moyen d'égouts souterrains, selon que l'ingénieur pourra le prescrire, et toutes les tranchées après leur confection, ainsi que toutes les déclivités susceptibles de pouvoir être compromises par l'humidité, devront être pareillement desséchées longitudinalement ou transversalement, ou les deux à la fois, selon que les circonstances pourront, à son avis, l'exiger. Ces égouts souterrains seront construits comme le sont parfois les égouts ordinaires dont il est fait usage dans les exploitations agricoles; l'on ouvrira d'abord une tranchée à une profondeur de quatre pieds en moyenne, et d'une largeur à peine suffisante pour permettre à un homme de s'y tenir. Au fond de cette tranchée, l'on placera en premier lieu, à la main, et à joints interrompus (*breaking joints*) trois ou quatre perches de cèdre ou d'épinette de deux à trois pouces de diamètre; sur les perches l'on placera alors deux pieds de gravier brut ou de pierres cassées de la grosseur de celles qui servent d'ordinaire à l'empierrement des chemins, le tout revêtu d'une couche de bruyères, après quoi la tranchée sera comblée jusqu'à la surface du sol au moyen de matériaux convenables qui devront être approuvés par l'ingénieur. L'entrepreneur devra se procurer tous les matériaux nécessaires à la confection de ces égouts souterrains, exécuter tous les travaux en question et enlever le surplus de la terre. Ces égouts souterrains devront toujours avoir une inclinaison longitudinale suffisante pour faciliter l'écoulement des eaux; conséquemment, dans les tranchées de niveau, ils pourront être plus profonds à une extrémité qu'à l'autre, mais la profondeur moyenne devra être considérée comme étant de 4 pieds dans tous les cas.

14. Les tranchées et égouts souterrains, prescrits dans l'article précédent, étant terminés, des fossés pour l'écoulement des eaux de surface seront construits de chaque côté au bas des déclivités, d'après les instructions qui seront données. Des fossés de ceinture (*catch water ditches*) seront aussi construits à quelque distance en arrière du sommet des déclivités afin d'éloigner des excavations l'eau qui coule des terres adjacentes; l'entrepreneur devra également construire tous les autres égouts et fossés que l'ingénieur pourra juger nécessaires au parfait drainage du chemin de fer et des travaux.

15. Tous fossés à ciel ouvert pratiqués dans les tranchées ou ailleurs, et toutes les excavations nécessaires pour détourner, faire ou changer des cours-d'eau autres que les égouts souterrains ci-dessus mentionnés, la confection de chemins publics, le nivellement des terrains destinés aux dépôts, gares d'évitement, ou embranchements, et les excavations pour les fondations (*foundation pits*) devant servir à la maçonnerie et aux matériaux déposés conformément aux instructions de l'ingénieur, devront être exécutés selon qu'il sera de temps à autre prescrit.

16. Les terrassements devront être construits à une hauteur et d'une largeur suffisantes pour en permettre le tassement, et les tranchées et les terrassements seront laissés, à l'expiration du contrat, à la hauteur, au niveau, à la largeur et dans la forme prescrite par l'ingénieur.

17. Le nivellement dans tout son ensemble devra être strictement conforme aux niveaux donnés, et la voie, dans les tranchées, devra être invariablement arrondie et avoir de 6 à 8 pouces de plus bas aux côtés que sur la ligne centrale. Dans les excavations pratiquées dans le roc, il suffira de creuser un canal d'environ deux pieds de large et huit pouces de profondeur de chaque côté. Tous les matériaux trouvés dans les excavations, soit dans les tranchées pratiquées pour le lit du chemin, dans les fossés, canaux, traverses de chemins, excavations servant aux emprunts, ou ailleurs, devront être déposés dans les lieux indiqués par l'ingénieur. Dans le cas où les excavations pour le lit du chemin ne suffiraient pas pour les terrassements, le déficit sera comblé en élargissant les tranchées, ou en prenant les matériaux sur les côtés du chemin, ou dans les excavations servant aux emprunts, mais les matériaux ne seront pas ainsi fournis sans l'approbation de l'ingénieur, ni avant l'achèvement des tranchées, sans ses ordres formels. Les excavations servant aux emprunts devront, si l'ingénieur l'exige, être dégagées de toutes leurs aspérités, d'une forme régulière et bien égouttées; lorsque l'on prendra sur le côté des matériaux pour construire les terrassements, l'on devra laisser intacte une berme d'au moins 10 pieds à partir du bas de la déclivité du terrassement.

18. Lorsque les excavations d'une tranchée sont plus que suffisantes pour donner aux terrassements la largeur voulue, l'ingénieur pourra ordonner que la largeur en soit augmentée au moyen des matériaux de surplus; cela fait à sa satisfaction, le reste, s'il en est, pourra être mis de côté; mais dans tous les cas si l'on a recours à ce dernier moyen ou aux emprunts, les matériaux devront être enlevés et déposés selon qu'il pourra le prescrire.

19. Dans le cas où des fondations en pierres perdues (*riprap*) seront nécessaires pour la protection des terrassements contigus à des cours d'eau, toute la pierre propre à ces ouvrages et trouvée dans les excavations pourra être enlevée, et déposée dans quelqu'endroit convenable jusqu'à ce qu'il en soit besoin; et toute pierre de construction de bonne qualité qui se trouvera dans les excavations pratiquées dans le roc, pourra, avec l'approbation de l'ingénieur, être mise de côté pour la maçonnerie.

20. Les travaux en pierres perdues, (*riprap work*) lorsqu'ils seront nécessaires et que la construction en sera ordonnée pour la protection des déclivités des terrassements, devront être bien et soigneusement exécutés, de la manière et de telle épaisseur qui pourront être prescrites.

21. Les chemins construits pour l'aller et le retour sur un point quelconque de la ligne du chemin de fer, pour la commodité de l'entrepreneur, le transport des matériaux ou autrement, devront l'être à ses propres risques et frais, mais l'entrepreneur ne sera pas tenu de faire l'acquisition du terrain nécessaire pour la voie du chemin de fer, pour les embranchements ou pour les excavations servant aux emprunts.

22. Lorsque la ligne sera traversée par des chemins publics ou particuliers, l'entrepreneur devra, à ses propres frais, entretenir des passages convenables, et il sera obligé de tenir toute les traverses, pendant l'exécution des travaux, dans un état tel que le public pourra les utiliser en parfaite sûreté, de manière à ne pas donner lieu à de justes plaintes. Les entrepreneurs seront responsables de tous les dommages résultant de leur propre négligence ou de celle de leurs hommes. Sur tous chemins publics traversés de niveau, l'entrepreneur devra placer deux barrières solides (*cattle guards*) faites en bois des dimensions prescrites par l'ingénieur; il devra également fournir les enseignes ou écriteaux exigés par la loi.

23. Lorsque dans les excavations l'on trouvera des matériaux qui, de l'avis de l'ingénieur, seront nécessaires et propres au ballastage, ces matériaux seront, à sa discrétion, mis à part pour cet objet.

24. Lorsqu'il surviendra des éboulements dans les tranchées, après qu'elles auront été convenablement pratiquées, les débris devront en être immédiatement enlevés par l'entrepreneur, les déclivités ramenées à leur état primitif, et l'on devra également avoir recours aux précautions que l'ingénieur pourra juger nécessaires, et tous ces travaux seront aux frais de l'entrepreneur.

25. Dans la construction des terrassements, l'on devra prendre grand soin de placer, adossé à tous les murs exposés à l'action des gelées, un massif (*backing*) en pierres perdues de trois pieds d'épaisseur ou de toute autre épaisseur que l'ingénieur pourra prescrire, consistant en cailloux recouverts, dans les interstices, de fragments de roches et de gravier brut pour empêcher l'humidité d'y séjourner et contrecarrer l'action des gelées. Dans la construction de terrassements entre des murs en aile, contre les culées des ponts, viaducs ou souterrains et sur les arches, le remplissage en terre devra être soigneusement fait, pilonné et étendu en couches minces, et une quantité convenable de matériaux devra être placée également sur chaque côté et sur l'étendue même de tous les ponts, souterrains ou autres travaux, avant que le terrassement y arrive; et dans la construction des terrassements, l'on devra prendre le plus grand soin et toutes les précautions possibles pour charger la maçonnerie des constructions d'une manière égale.

26. Si l'on venait, dans le cours de l'hiver, à pratiquer des excavations dans le sol, ni glace ni neige ne devra être jetée dans les terrassements, ni y être enveloppée; et toute terre gelée devra être exclue de l'intérieur des terrassements.

27. L'entrepreneur devra, à ses frais, avant que les travaux soient finalement acceptés, terminer les tranchées et les levées, creuser et assécher ces excavations pour les levées, (*borrowing pits*) quand il sera nécessaire, achever les talus aux angles requis, réparer les dommages causés par les gelées ou autres causes, terminer toutes choses relatives au nivellement de la voie, aux ponts, etc., le tout bien et convenablement exécuté, conformément aux ordres et à la satisfaction de l'ingénieur,

## FONDATIONS.

28. Les excavations pour les fondations (*foundation pits*) seront pratiquées aux profondeurs que l'ingénieur pourra juger à propos, en vue de la sécurité et de la permanence de la construction en voie d'érection; elles devront dans tous les cas être pratiquées à des profondeurs propres à mettre la maçonnerie à l'abri de l'action de la gelée. Les matériaux que l'on extraira devront être déposés en terrassement, à moins que l'ingénieur n'en ordonne autrement. Lorsque des fondations en bois ou autres fondations artificielles seront nécessaires, les excavations devront avoir les dimensions suffisantes pour les recevoir sans difficultés.

29. La maçonnerie ne sera pas commencée dans les excavations destinées aux fondations avant qu'elles n'aient été inspectées et approuvées par l'ingénieur, et l'eau devra en être soutirée tant qu'auront duré les travaux et jusqu'à ce que la maçonnerie soit rendue au-dessus du niveau de la surface.

30. Le bois pour les fondations, lorsqu'il en sera besoin, devra être des dimensions et qualités que l'ingénieur pourra prescrire. Le bois employé sera l'épinette rouge (*tamarac* ou *hacmatac*), la pèche (*hemlock*) ou l'épinette noire (*black spruce*), ou le pin en planches de 3 à 6 pouces d'épaisseur, ou du bois aplani sur deux côtés seulement et variant de 6 à 12 pouces d'épaisseur. Les faces du bois aplani devront avoir, au moins, la même mesure que son épaisseur, et l'écorce sera enlevée des côtés non aplanis.

31. Les chevilles, boulons, liens et autres ferrures nécessaires aux fondations en bois, devront être de la meilleure qualité de fer ordinairement employé pour ces objets.

32. Lorsque l'ingénieur pourra ordonner la construction de pilotis, le bois devra, sous tous les rapports, être sain et de l'espèce qu'il prescrira. Lorsqu'il pourra le juger nécessaire, des pilotis d'essai seront en premier lieu enfoncés.

33. Les pilotis seront soigneusement et exactement taillés en pointe et revêtus d'un sabot et cerclés en fer, conformément aux instructions. Ils seront enfoncés à la profondeur que l'ingénieur pourra fixer, et le poids du bélier ainsi que sa volée seront tels qu'il jugera nécessaire. L'on devra prendre le plus grand soin d'enfoncer les pilotis à-plomb ou obliquement dans les positions et à telles distances entr'eux que l'ingénieur pourra prescrire; tout pilotis endommagé ou trop court ou hors de la ligne voulue sera retiré et remplacé par un autre; l'on devra prendre garde de ne pas écraser les couronnes des pilotis en les enfonçant.

34. Lorsque l'on fera usage de béton, ce dernier devra être composé de chaux hydraulique, de sable net et fin, et de bon gravier de qualité et dans les proportions autorisées. La proportion du sable et de la chaux sera à peu près la même que celle qui entre dans la confection du mortier, et en fabriquant le béton une quantité suffisante en sera employée avec le gravier pour remplir chaque interstice et rendre la masse, une fois durcie, parfaitement solide et compacte.

## MAÇONNERIE.

35. Toute la maçonnerie devra être d'une matière solide et permanente, faite de matériaux durables et convenables, et, à tous égards, égaler la meilleure qualité de maçonnerie dont il est fait usage dans les travaux de chemin de fer.

36. La maçonnerie ne sera pas commencée à un point quelconque avant que les fondations n'aient été également préparées, ni avant qu'elles n'aient été inspectées et approuvées par l'ingénieur, ni à moins que l'entrepreneur ne se soit procuré une quantité suffisante de matériaux et d'outillage convenable pour pouvoir poursuivre les travaux d'une manière régulière et systématique.

37. A moins d'ordre contraire, l'on devra faire usage de mortier de chaux hydraulique dans la construction de toute la maçonnerie, à partir des fondations à aller à une hauteur de deux pieds au-dessus du niveau ordinaire du cours-d'eau. L'on devra également l'employer dans les arches, dans la pose des longrines, le couronnement, le revêtement des murs en général, le hourdage (*lipping*) et pour tirer les joints. La chaux ou ciment hydraulique devra être frais moulu, et de la meilleure qualité possible; il faudra qu'il soit livré sur place et tenu en bon ordre jusqu'à ce que l'on en fasse usage; avant de s'en servir, l'on

devra donner à l'ingénieur des preuves concluantes de ses propriétés hydrauliques, vu que l'on ne recevra pas de ciment de qualité inférieure.

38. Le mortier devra être fait de la meilleure chaux ordinaire; il devra en être fait usage dans toute espèce de maçonnerie (sauf celle en pierres sèches) lorsque l'on n'aura pas l'ordre d'employer du ciment.

39. Le ciment et la chaux devront être parfaitement mêlés avec les proportions prescrites de sable net, à gros grain et fin. Les proportions générales pourront être d'une partie de chaux pour deux parties de sable, mais elles pourront être modifiées selon la quantité de la chaux ou du ciment. Le mortier ne sera confectionné qu'au fur et à mesure qu'il en sera besoin, et il devra être préparé et employé, sous la surveillance immédiate et à la satisfaction d'un inspecteur, par les ouvriers de l'entrepreneur, à défaut desquels l'inspecteur pourra en employer d'autres pour préparer le mortier, et tous les frais résultant de cette opération seront à la charge de l'entrepreneur. Le mortier liquide sera confectionné en ajoutant une qualité suffisante d'eau à du mortier bien délayé et contenant les proportions voulucs.

40. La pierre employée dans toute maçonnerie sur la ligne du chemin de fer devra être d'une nature durable, grosse, bien proportionnée et adaptée à la construction d'édifices solides et permanents; les soumissionnaires devront rechercher les localités où les matériaux propres à la maçonnerie peuvent être le plus facilement obtenus.

41. La maçonnerie sera classifiée comme suit:

Maçonnerie de 1ère classe,	en ciment,
Do	en chaux ordinaire,
Maçonnerie de 2ème classe,	en ciment,
Do	en chaux ordinaire,
Do	en pierres sèches.

42. La maçonnerie de première classe consistera en assises régulières de pierres grosses et bien façonnées, posées avec du mortier sur leurs lits naturels; les lits et joints verticaux seront travaillés au marteau, de manière à former des joints d'un quart de pouce. Les joints verticaux seront équarris à une distance de 9 pouces du parement; les lits seront aplanis d'une manière parfaitement parallèle sur toute leur étendue. La maçonnerie présentera la face de la pierre telle qu'extraite de la carrière (*quarry face*), sauf les arrêtes extérieures, les cordons de saillie et couronnements qui seront ciselés.

43. Les assises de la maçonnerie de première classe n'auront pas moins de douze pouces, et en préparant les plans elles seront disposées de manière à concorder avec la nature des carrières; les assises pourront s'élever à 24 pouces, et les assises les moins épaisses devront invariablement être placées vers le sommet de l'ouvrage.

44. Des parpaings (*headers*) seront posés dans chaque assise à des distances de pas plus de 6 pieds; ils auront une largeur, dans le sens du mur, de pas moins de 24 pouces, sur une longueur d'au moins  $2\frac{1}{2}$  fois leur épaisseur, à moins que le mur ne permette pas d'adopter cette proportion, en ce cas ils traverseront de l'avant à l'arrière. Les panneresses (*stretchers*) auront une longueur, dans le sens du mur, de 30 pouces au moins, et la largeur de leur lit sera d'au moins  $1\frac{1}{2}$  fois leur épaisseur. Les joints verticaux dans chaque assise devront être disposés de manière à déborder ceux de l'assise inférieure de dix pouces au moins.

45. Les angles des culées, piliers, etc., seront construits avec les pierres les plus grosses et de la meilleure qualité, et l'arrête verticale en sera convenablement ciselée sur une largeur de deux à six pouces, selon les dimensions et la nature de la construction.

46. Les pierres de couronnement, les cordons de saillie et les avant-becs (*cut-waters*) seront convenablement travaillés d'après les plans et instructions qui seront fournis dans le cours de l'exécution des travaux.

47. Les assises de pierres pour les longrines seront de la meilleure qualité de pierre saine, exempte de vermouluures ou gerçures de toute espèce; elles ne devront pas avoir moins de 12 pouces d'épaisseur pour les plus petits ponts, et une superficie de 8 pieds sur le lit. Les ponts les plus considérables exigeront des assises en pierre d'un poids proportionnellement plus grand; ces pierres seront solidement mises en place, afin que le pont puisse reposer juste sur le milieu de la pierre.

48. Le massif (*backing*) se composera de pierres à lit plat, de forme convenable, avec une étendue de lit égale à quatre pieds ou plus en superficie. Sauf dans les piliers ou

culées élevés, deux épaisseurs de pierre à massif (*backing*), mais pas plus, seront admises dans chaque assise, et leurs joints ne devront pas excéder ceux du parement; dans les cas spéciaux lorsque, de l'avis de l'ingénieur, la chose sera nécessaire pour assurer la stabilité, le massif sera composé d'une seule épaisseur; les lits devront, si c'est nécessaire, être dégrossis de manière à offrir un appui solide; l'insertion de morceaux de pierre au-dessous ne sera pas permise. Entre les pierres du massif et celles du parement il devra y avoir un bon joint carré, n'excédant pas un pouce de large, et les pierres du parement devront être dégrossies à cet effet. Dans les murs de plus de trois pieds d'épaisseur, des parpaings seront posés en avant et en arrière alternativement, et l'on devra veiller soigneusement en plaçant les joints à ce que la liaison soit parfaite.

49. Chaque pierre devra être placée dans un plein lit de mortier (*flushed up solid*), et chaque assise devra être parfaitement nivelée et noyée dans du mortier liquide.

50. La maçonnerie de deuxième classe sera construite de pierres de bonne qualité, saines, grosses, à lit plat, et posées par assises horizontales. Elle peut être dénommée maçonnerie de hasard ou de pierres brutes placées par assises irrégulières. Les pierres employées dans ce genre de maçonnerie ne devront pas avoir, en étendue de lit, moins de trois pieds en superficie, ni en épaisseur moins de huit pouces, et elles devront être travaillées au marteau de manière à offrir de bons lits avec des joints d'un demi pouce. Dans les constructions peu considérables et, lorsqu'il est impossible de se procurer des pierres de dimensions et d'une épaisseur suffisantes, elles peuvent, si d'ailleurs elles sont convenables, être employées à une épaisseur de cinq pouces. Toutes les pierres doivent être placées sur leurs lits naturels.

51. Des parpaings (*headers*) seront posés dans le mur, de l'avant à l'arrière alternativement, un au moins par chaque cinq pieds, dans le sens du mur, et fréquemment dans l'élévation du mur. Dans les constructions les moins considérables, les parpaings n'auront pas moins de 24 pouces de longueur, et le minimum du lit que devront avoir les panneaux (*stretchers*) sera de 12 pouces. Dans les constructions plus considérables, toutes les pierres devront être d'un volume plus grand en juste proportion. L'on devra veiller attentivement à assurer une liaison parfaite et à donner au tout un fini solide, convenable et conforme aux principes de l'art.

52. Les murs en aile devront généralement se terminer par des gradins formés de pierre saine et durable, de pas moins de 10 à 12 pouces d'épaisseur et d'une superficie de 6 pieds; les autres murs seront revêtus de couronnements de pareille épaisseur, et d'une superficie de 7 pieds ou plus. Ces revêtements seront convenablement travaillés, si la chose est exigée, de la manière qui pourra être prescrite. Les murs des souterrains seront finis en pierres ayant la largeur de l'épaisseur du mur, et les revêtements devront avoir de 10 à 15 pouces d'épaisseur selon l'ouverture; ils devront avoir une portée d'au moins 12 pouces sur chaque mur, et être assez rapprochés pour empêcher la terre de passer à travers.

53. Dans la maçonnerie de seconde classe, chaque pierre, sauf dans la maçonnerie en pierre sèche, sera posée dans un plein lit de mortier; tous les joints seront remplis solidement à bain de mortier, et chaque assise sera régulièrement et parfaitement noyée dans le mortier liquide.

54. Dans tous les murs construits avec de la chaux ordinaire, les joints extérieurs seront en ciment à une distance de 4 pouces du parement.

#### ARCHES.

55. Il sera fait une distinction entre les arches de 10 pieds d'ouverture et plus et celles de 8 pieds d'ouverture et moins. Les premières devront être construites en maçonnerie de première classe, bien qu'elles puissent être établies sur des murs en maçonnerie de deuxième classe. Les arches de 8 pieds d'ouverture et moins seront en maçonnerie de deuxième classe. Les arches de chaque classe seront demi-circulaires.

56. Les arches de première classe seront construites de pierres taillées de manière à ce que, lorsque placées, leurs lits devront rayonner exactement du centre du cercle; la largeur des pierres devra naturellement varier suivant l'ouverture, mais n'excèdera jamais 30 pouces; elles ne devront pas avoir en longueur moins de 27 pouces, et elles seront placées de manière à ce que les joints soient interrompus par une distance de dix pouces; leur épaisseur sur le soffite devra être d'au moins 9 pouces et elle sera façonnée sur le

cercle. Toutes les pierres devront être travaillées jusqu'à la profondeur entière du lit de manière à présenter des joints rayonnants exacts de 3.16 à  $\frac{1}{4}$  de pouce ; elles devront être posées sans y insérer de morceaux de pierre d'aucune espèce, et les joints des extrémités seront équilibrés convenablement. Chaque pierre sera placée dans un plein lit de ciment, et ensuite chaque assise devra être parfaitement noyée dans du mortier liquide. Sur les pierres de l'assise extérieure seront convenablement travaillées des ciselures autour des arrêtes.

57. Les arches de deuxième classe seront construites de pierres convenables à lit plat, variant, selon l'ouverture, de 16 à 24 pouces de profondeur, sur une longueur de 16 à 24 pouces au moins, avec une épaisseur de 5 à 6 pouces sur le soffite ; elles devront invariablement traverser l'épaisseur entière de l'arche. Chaque pierre devra être bien et solidement ajustée de manière à offrir des joints d'un demi-pouce, et à être placée en telle position avec celle qui la suit que les joints en soient interrompus par une distance de 7 à 9 pouces. Le tout devra être posé dans du mortier clair, et chaque assise devra être noyée dans du mortier liquide immédiatement après avoir été placée. Les pierres extérieures de l'arche devront être autant que possible d'une épaisseur uniforme, de grandes dimensions et convenablement aggrégées à la face perpendiculaire de la maçonnerie. Les clefs de voûte devront être à 10 ou 12 pouces sur le soffite ; elles seront ciselées autour de leurs arrêtes et devront projeter de 2 ou 3 pouces au-delà de la face du mur.

58. Les arches de chaque classe seront construites en ciment, et avant d'être recouvertes de terre ou avant d'enlever les cintres elles devront être parfaitement affleurées au sommet, nivelées et arrondies en une surface modérément unie et égale, avec la même substance.

59. Les cintres des arches devront dans tous les cas être bien construits, avoir une force suffisante, être mis en place d'une manière sûre, à la satisfaction de l'ingénieur sous tous les rapports. Les fermes (*ribs*) ne devront pas être séparées par une distance de trois pieds en aucun cas. Les planches du cintrage auront une dimension de trois pouces carrés. Les appuis des cintres seront solides, bien construits et munis de coins pour soulager les cintres au besoin.

60. Les constructions ayant plus d'une arche auront autant de cintres que l'ingénieur jugera à propos, et les cintres ne devront jamais être placés sans sa permission.

61. Les cintrages et échafaudages de tous genres seront fournis par l'entrepreneur.

62. Les joints de toute maçonnerie devront être convenablement et habilement tirés, mais s'ils le sont hors de saison, ou si pour d'autre cause il est nécessaire de les tirer de nouveau avant l'expiration du contrat, l'entrepreneur devra le faire à ses propres frais. Les travaux laissés incomplets l'automne devront être convenablement mis à l'abri durant l'hiver par l'entrepreneur, à ses frais et dépens.

#### TRAVAUX DIVERS.

63. Quatre ou cinq semaines après que la maçonnerie d'une construction aura été achevée, l'on pourra procéder à la formation qui doit l'entourer. La terra devra être soigneusement entassée par couches minces pilonnées à l'entour des murs, et le remplissage devra se faire simultanément de la même manière des deux côtés. L'entrepreneur devra surveiller avec soin la formation des terrassements autour des souterrains et des ponts vu qu'il sera tenu responsable des dommages que les constructions pourront éprouver par suite de sa négligence. Le pilonnage devra être fait avec beaucoup de soin, et tout le remplissage sera invariablement exécuté par assises uniformes à partir de la base à aller au sommet du terrassement, prenant garde de ne pas charger un côté de la maçonnerie plus qu'un autre.

64. Le fond des souterrains sera généralement pavé en pierres posées de champ avec une face modérément unie, disposées solidement, et les interstices devront être remplis de mortier liquide composé de ciment hydraulique. Le pavage devra avoir de 12 à 16 pouces de profondeur.

65. Tous les travaux seront exécutés d'une manière parfaitement solide et conforme aux principes de l'art, à la satisfaction de l'ingénieur, et après leur achèvement devra enlever tous les débris et matériaux inutiles.

## PONTS.

66. Les ponts devront être à armatures, du modèle dit *Howe truss pattern*; ils seront faits de pin, avec chevilles de chêne blanc, prismes de fonte et tiges de fer forgé; le tout de matériaux de première qualité et bien exécuté, peint en trois couches; des dessins et devis détaillés seront préparés, durant l'exécution des travaux, par l'ingénieur, pour chaque arche ou pont, et l'entrepreneur devra se conformer à ses dessins et devis.

La cédule, marquée A, qui précède est le devis des travaux mentionnés dans le contrat pour la construction de la section No. 1 du chemin de fer Intercolonial, fait et passé entre les entrepreneurs d'une part, et Sa Majesté, représentée par les commissaires, de l'autre part, le quatrième jour de mars de l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-neuf, et au présent annexé.

(Signé,)

“

“

“

“

“

H. J. SUTTON,

GEORGE ANGUS,

A. WALSH, Commissaire,

ED. B., CHANDLER, Com.,

C. J. BRYDGES, Commissaire,

WILLIAM F. COFFIN, Com.,

Témion,

JOHN STUART,

Sachez tous par les présentes que nous Hubert Sutton, de la ville de Paris, dans le comté de Brant, province d'Ontario, entrepreneur, et George Angus, de la dite ville de Paris, entrepreneur, (ci-après désignés comme “les entrepreneurs,”) William Thirkill, de la ville de Lindsay, dans le comté de Victoria, et dans la dite province d'Ontario, pharmacien, Hugh Finlayson, de la dite ville de Paris, cultivateur, et David Brown, de la dite ville de Lindsay, fumiste, sommes tenus et fermement obligés envers Sa Majesté la Reine Victoria, ses hoirs et successeurs, en la somme de huit cent vingt-sept mille neuf cent dix piastres, (\$827,910), monnaie légale du Canada, payables à Sa Majesté, ses hoirs et successeurs, ou ses ou leur ayant-cause pour le paiement de laquelle, à être bien et fidèlement fait, nous nous obligeons, et chacun, de nous s'oblige pour toute et chaque partie de la dite somme, ainsi que chacun de nos héritiers, exécuteurs et administrateurs, conjointement et séparément, fermement par les présentes, scellées de nos sceaux, et datées du vingt-neuvième jour d'avril, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-neuf.

Attendu que les entrepreneurs sus-nommés ont, par et en vertu d'un certain contrat portant la présente date et passé entre eux et Sa Majesté, compris et convenu que pour la somme y mentionnée ils devront consciencieusement et convenablement bâtir, ériger, construire et compléter la portion du chemin de fer Intercolonial désignée comme section numéro sept, et plus spécialement décrite dans le dit contrat, et conformément aux plans et devis y mentionnés.

Maintenant, la condition de l'obligation ci-dessus est telle que si les entrepreneurs ou aucun d'eux, leurs héritiers, exécuteurs, administrateurs ou aucun d'eux, observent, exécutent et remplissent bien et fidèlement tous et chacun des articles, clauses et conventions spécifiés et contenus dans le dit contrat et dans dit devis ci-annexé, lesquels de la part des entrepreneurs, leurs héritiers, exécuteurs et administrateurs sont et doivent être observés, exécutés et remplis conformément aux termes des dits contrat et devis, alors l'obligation écrite ci-dessus sera nulle et de nul effet, autrement elle conservera son plein et entier effet.

(Signé,)

“

“

“

“

“

J. SUTTON,

GEO. ANGUS,

W. J. THIRKILL,

HUGH FINLAYSON,

DAVID BROWN.

Scellé, signé et délivré,  
en présence de

JOHN STUART.

---

---

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

CÉDULE DES PRIX.

---

---

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN

SECTION

No.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																									
				Déblai, etc., par acre.	Oùtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Égouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rip) par v.c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.					
		\$ ets.	\$ ets.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
2	Wm. Ellis et Cie..... J. M. Currier, M. P., T. K. Ferguson, M. P.	528,321 00	20,000 00	*	9 00	1 25	†	20 00	1 00	15 00																			
4	Thos. Lowe, et Ira Hanson, } Thos. Lowe, Ira Hanson.	358,248 00	14,927 00	30 00	8 00	0 65	0 13	9 45	0 25	7 20																			
7	John Parry et Cie..... Martin C. Upper, Archibald Galbraith.	506,345 00	20,880 00	40 00	15 00	1 00	0 25	10 00	3 00	10 00																			
10	Thos. B. Guest..... James W. Guest, Hiram Guest.	649,300 00	27,054 16	50 00	12 00	1 30	0 28	30 00	5 00	16 00																			
13	J. W. Guest..... J. Moore, A. Nichol.	624,000 00	26,000 00	60 00	12 00	1 25	0 26	30 00	5 00	16 00																			
18	Sherwood, Campbell et Wood. Turner Koyl, Richard F. Steels.	709,450 00	29,316 11	†	10 00	1 20	0 28	30 00	3 00	25 00																			
20	H. J. Sutton et Cie..... John Squires, Wm. Thirkill.	418,955 00	17,248 12	30 00	4 50	0 75	0 20	12 00	2 00	18 00																			
24	A. Sanborn..... Moses Lebourveau, L. Hall.	482,000 00	18,000 00	16 00	4 00	1 00	0 15																						
26	C. A. Bailey..... W. H. French, J. L. French.	396,000 00	16,500 00	16 00	3 00	0 90	0 14	6 00	1 00																				
28	R. J. Mitchell (pour lui et Cie.) MM. De Wolf et fils, MM. D. Starr et fils.	475,200 00	19,800 00	30 00	10 00	0 95	0 27	10 00	4 00	8 00																			
30	Alexr. McBean et Cie..... Dr. McIntosh, Donald Fraser.	624,000 00	26,000 00	75 00	8 00	1 25	0 30	35 00	1 50	17 00																			
34	W. E. Macdonald, Donald Robertson, } W. H. Mitchell, Donald McKellar, D. M. Thompson.	570,004 00	23,750 00	35 00	10 00	1 30	0 26	23 00	1 50	14 00																			

\* \$18, \$25, et \$100 respectivement. † De 20 à 40 ets., suivant la distance où l'en transporte le déblai.  
† Déblai, \$24; abattage et dérasement, \$100.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 7.

DES PRIX.

Pis, par 1000 pieds, M.P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
15 00	6 00	9 00	12 00	12 00	35 00	12	0 12	4 00	10 00	9 00	9 00	8 00	7 00	
12 00	4 00	4 00	12 00	12 00	0 30	06	0 08	6 00	11 00	10 00	8 00	6 00	4 00	1 50
12 00	10 00	12 50	15 00	18 00	20 00	06	0 12	3 00	8 00	7 00	7 00	6 00	4 00	5 00
20 00	9 00	13 00	16 00	18 00	65 00	04	0 09	3 00	15 00	14 00	10 00	9 00	5 00	3 00
26 00	9 00	12 00	16 00	18 00	60 00	04	0 09	3 00	14 00	13 00	9 00	8 00	5 00	3 00
60 00	8 00	15 00	20 00	25 00	25 00	08	0 14	4 00	16 00	15 00	10 00	9 00	8 00	† 5 00
22 00	9 00	12 00	15 50	16 00	20 00	05	0 10	1 75	12 00	10 00	6 00	5 00	3 00	3 00
						04	0 05		6 00		4 00			
									6 50		5 00			
22 00	4 50	6 00	7 00	10 00	75 00	05	0 10	4 50	10 00	9 50	9 00	8 50	6 00	5 00
20 00	17 50	22 00	27 00	45 00	45 00	08	0 10	5 00	14 00	13 00	10 00	8 00	6 00	7 00
24 00	10 00	12 00	13 00	15 00	32 00	10	0 12	4 00	12 00	11 00	7 00	6 00	5 00	4 00

\* Par pied. † Tunnel dans le roc, \$5 par verge cube.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN

SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE																
				Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v.c.	Plancher, pèche ou épinette, par 1000 pieds, M.F.										
37	<i>Payette et Wright</i> ..... E. E. Shelton, W. Cross.	\$ 662,800 00	cts. 23,400 00	\$ 38 00	\$ 10 00	\$ 1 25	\$ 0 26	\$ 10 00	\$ 1 50	\$ 10 00										
42	<i>John J. McDonald et Cie</i> ..... John McKeown, Thos. Thomson.	\$ 525,600 00	cts. 21,900 00	\$ 50 00	\$ 9 00	\$ 1 25	\$ 0 30	\$ 13 00	\$ 2 50	\$ 15 00										
45	<i>A. Brooks et Cie</i> ..... David Hilliard, A. S. Brown.	\$ 584,000 00	cts. 24,000 00	\$ 40 00	\$ 12 00	\$ 1 00	\$ 30 00	\$ 40 00	\$ 2 00	\$ 15 00										
46	<i>Chas. C. Gregory</i> ..... E. R. Burpee, A. Brooks.	\$ 570,000 00	cts. 23,500 00	\$ 25 00	\$ 7 00	\$ 1 40	\$ 0 30	\$ 20 00	\$ 1 00	\$ 12 00										
51	<i>John Ryan et John Wardrop</i> } ..... Thos. Webster, John Donnelly.	\$ 702,650 00	cts. 29,277 00	\$ 50 00	\$ 9 00	\$ 1 20	\$ 0 30	\$ 24 00	\$ 4 00	\$ 18 00										
54	<i>Alexr. McDonell et Cie</i> ..... David Tisdale, J. E. O'Reilly.	\$ 544,800 00	cts. 22,700 00	\$ 60 00	\$ 10 00	\$ 1 25	\$ 0 30	\$ 15 00	\$ 2 75	\$ 17 00										
55	<i>Ryan, Cuivillier et Cie</i> ..... John Donnelly, Wm. McNaughton.	\$ 726,650 00	cts. 30,276 00	\$ 55 00	\$ 9 00	\$ 1 20	\$ 0 31	\$ 25 00	\$ 4 50	\$ 17 00										
60	<i>W. J. Johnstone</i> ..... L'hon. A. B. Foster, L'hon. J. J. C. Abbott, W. Johnstone.	\$ 744,000 00	cts. 31,000 00	\$ 30 00	\$ 8 00	\$ 1 25	\$ 0 30	\$ 30 00	\$ 3 50	\$ 10 00										
61	<i>J. Cooke et Dickson</i> ..... H. Abbott, J. B. Rivers.	\$ 570,000 00	cts. 23,750 00	\$ 100 00	\$ 8 00	\$ 1 40	\$ 0 25	\$ 30 00	\$ 4 00	\$ 15 00										
65	<i>Elliott, Grant et Whitehead</i> ..... James Weyns, W. H. Scott.	\$ 612,000 00	cts. 25,500 00	\$ 160 00	\$ 11 00	\$ 1 25	\$ 0 30	\$ 25 00	\$ 3 00	\$ 17 00										
68	<i>John McLachlan et J. Parker Tuck</i> } ..... Robt. J. Leonard, Thos. M. Reed.	\$ 490,145 00	cts. 19,605 00	\$ 132 00	\$ 6 66	\$ 1 50	\$ 0 34	\$ 5 50	\$ 1 00	\$ 15 00										
70	<i>John A. Cameron</i> ..... N. J. McGillivray, C. C. Saunders.	\$ 817,845 00	cts. 34,076 87½	\$ 40 00	\$ 10 50	\$ 1 00	\$ 0 30	\$ 20 00	\$ 3 00	\$ 8 00										
75	<i>Steacy, Yorston et Cie</i> ..... E. R. Burpee, Robert Webster.	\$ 636,000 00	cts. 26,500 00	\$ 200 00	\$ 9 50	\$ 1 25	\$ 0 28	\$ 12 00	\$ 1 50	\$ 12 00										

DE FER INTERCOLONIAL.

No 7.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarré, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ 12 00	\$ 10 00	\$ 13 00	\$ 13 00	\$ 25 00	\$ 20 00	cts. 08	\$ 0 10	\$ 4 00	\$ 12 00	\$ 11 00	\$ 9 00	\$ 8 00	\$ 5 00	\$ 3 00
38 00	13 00	16 00	19 00	30 00	30 00	10	0 13	7 00	13 00	12 50	11 50	11 00	6 00	5 00
25 00	6 00	9 00	12 00	20 00	40 00	08	0 12	5 00	15 00	13 00	12 00	10 00	8 00	4 00
35 00	3 00	6 00	12 00	15 00	35 00	04	0 08	2 25	14 00	13 00	8 00	7 50	7 00	2 00
25 00	13 00	15 00	20 00	28 00	50 00	12	0 15	4 00	15 00	14 00	11 00	10 00	6 00	6 00
38 00	14 00	17 00	19 00	30 00	30 00	09	0 12	6 00	12 50	11 50	11 00	10 25	5 00	5 50
24 00	12 50	14 00	18 00	25 00	45 00	13	0 16	5 00	16 00	14 00	10 50	9 50	5 50	5 50
18 00	8 00	14 00	16 00	22 00	50 00	04	0 08	3 00	16 00	14 00	10 00	8 00	5 00	5 50
20 00	4 00	6 00	10 00	15 00	30 00	10	0 15	5 00	15 00	12 00	10 00	8 00	6 00	4 00
40 00	12 00	14 00	18 00	20 00	40 00	07	0 12	5 60	16 00	15 00	12 00	11 00	9 00	8 00
30 00	10 00	12 50	15 00	12 50	30 00	03½	0 12½	1 50	18 00	17 50	10 00	9 00	7 00	4 00
12 00	12 50	15 00	18 00	20 00	40 00	06	0 12	4 50	14 00	12 00	12 50	10 00	7 00	3 00
46 00	6 00	8 00	10 00	25 00	30 00	05	0 10	3 50	14 00	12 00	12 00	10 00	8 00	3 00

† Tunnels, par pied linéaire, \$30.

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN

SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Ciôtures, par 100 piets linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 piets linéaires.	Trav. en pierre perd. (rap-rap) par v. c.	Planche, poutre ou épinette, par 1000 piets, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
77	Terence McGovern et Cie..... Albert Knight, J. H. Pope.	738,650 00	30,750 00	50 00	9 00	1 15	0 30	30 00	5 00	15 00	
80	Angus S. Sinclair..... Alex. Sinclair, John McKay.	504,000 00	21,000 00	20 00	6 00	0 75	0 25	9 00	0 75	20 00	
83	Otty, McKenzie et Cie..... L'hon. Edward Williston, L'hon. Bliss Botsford, James Robertson.	544,531 00	22,689 00	25 00	4 10	1 10	0 27	11 30	0 90	10 00	
84	Wm. Stewart et Cie..... Wm. Fraser, L. J. Croll.	667,655 00	27,532 00	20 00	6 80	1 28	0 31	13 50	2 00	12 00	
85	Geo. Reading et } H. B. Prince, } MM. Black Frères et Cie.	525,000 00	21,875 00	15 00	13 00	1 05	0 23½	13 00	6 00	12 00	
87	H. H. Bailey ..... Caleb Jordan, Joseph Aubry.	323,360 00	13,890 00	15 00	3 60	0 80	0 12½	5 00	1 00		
90	James A. Grant et Cie..... J. A. S. DeWolf et fils, David Starr et fils.		21,200 00	80 00	10 50	1 10	0 28	11 00	2 60	9 00	
91	Sumner et Somers..... Fraser, Parish et Cie., A. Smith.	477,096 00	19,879 00	100 00	9 00	0 97	0 25	15 00	2 00	12 00	
96	McDonald et Cie..... Jeffrey McCole, Angus Chisholm.	480,000 00	17,000 00	40 00	7 00	1 00	0 30	6 00	10 0	6 00	
97	Don. Sutherland et Cie. .... S. A. S. DeWolfe et Cie., Keeth, McLean et Cie.	519,480 00	21,645 00	35 00	10 25	1 00	0 28	9 50	3 25	8 25	
100	Martin Murphy (pour lui et Cie.) ..... J. D. Nash, S. D. Oakes.	496,800 00	20,700 00	33 00	10 00	1 00	0 28	9 00	3 00	8 00	
105	Collingwood, Schreiber et Cie. Black Bros. et Cie., John A. McDonald.	640,491 00	26,412 00	*	8 50	1 25	0 28	13 00	2 50	13 50	
108	Simon Peters..... Chas. Sampson, John O'Leary.	539,640 00	22,485 00	100 00	14 00	1 40	0 32	50 00	1 50	10 00	

\* \$20; 40, et \$100.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 7.—Suite.

DES PRIX.

Pier, par 1000 piets, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 piets lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 piets lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 piets lin.	Bois équarré, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 piets lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfonceés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
20 00	6 00	9 00	12 00	25 00	40 00	10	0 15	5 00	17 00	15 00	12 00	10 00	6 00	5 50
30 00	2 20	3 00	9 50	20 00	15 00	10	0 15	4 00	12 00	11 00	11 50	10 25	9 00	4 00
17 00	4 00	6 00	12 0 0	12 50	20 00	03	0 05	3 50	10 55	10 10	9 15	8 00	7 00	1 50
20 00	15 00	18 00	19 00	20 00	30 00	06	0 12½	5 00	10 00	9 00	8 50	8 00	7 00	3 50
30 00	4 00	8 00	10 00	12 00	12 00	05	0 10	2 50	12 00	11 00	9 00	8 00	5 00	6 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	04	0 05	.....	6 00	.....	4 00	.....	.....	.....
12 00	9 00	12 00	14 00	16 00	0 30	06	0 09	2 50	14 00	9 00	8 50	7 00	4 50	2 25
15 00	5 00	7 00	10 00	15 00	20 00	06	0 10	5 00	13 00	12 00	10 00	9 50	7 00	2 00
10 00	2 00	3 50	5 00	6 00	3 00	03½	0 05½	10 00	12 00	11 00	8 00	7 00	5 50	4 00
23 00	4 00	5 50	6 75	10 50	85 00	06	0 10	5 00	10 50	9 50	9 25	8 50	5 75	6 00
22 00	4 00	5 00	6 50	10 25	63 00	05	0 12½	5 00	10 50	9 50	9 00	8 50	5 50	5 50
18 00	7 00	8 00	9 00	16 00	30 00	06	0 12½	4 50	14 25	12 75	8 50	7 50	6 50	4 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	50 00	07	0 10	4 50	15 00	13 50	8 00	6 50	5 00	6 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN

SECTION

LISTE

No.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	Montant brut.	Montant par mille.	LISTE													
				Déblai, etc., par acre.	Ciôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (v. r. r. p.) par v. c.	Planche, pruche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.							
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
116	Horatio Jell et Edward Tuck, Edward Handy, C. J. Ladd,	588,000 00	24,500 00	40 00	12 00	1 40	0 27	25 00	1 40	12 00							
118	Thos. Fahey et Cie..... Geo. Côté, Patrick Fahey.	467,040 00	19,260 00	38 00	11 00	1 05	0 25	22 00	3 00	11 00							
125	Townsend, Walker et Cie..... David G. Dickson, Wm. Hickman.	672,762 00	28,032 00	60 00	9 20	1 25	0 25	14 10	0 80	15 00							
128	James H. Fraser, et Donald Fraser, Wm. McKay, MM. Albro et Weir.	678,000 00	28,250 00	60 00	9 00	1 00	0 32	10 00	3 00	10 00							
130	James McDonald et Cie..... John R. Carmichael, Daniel Chisholm.	420,000 00	17,500 00	47 00	10 00	1 18	0 32½	12 50	2 50	8 40							
131	J. Fraser et McKenzie..... Wm. McKenzie, Alex. McLeod.	594,000 00	24,750 00	50 00	8 00	0 95	0 35	12 00	4 00	9 00							
135	Frankfort, Davis et Cie..... Thos. DeWolf et fils, D. Starr et fils.	564,000 00	23,500 00	95 00	10 00	1 10	0 32	11 00	2 50	10 00							
137	T. Bulmer et Louther..... N. M. Fullerton, Rupert F. Burt.	468,000 00	19,500 00	39 00	8 00	0 80	0 24½	14 00	3 00	8 00							
138	Henry Peters..... Wm. Ware, H. H. Fuller.	625,737 42	26,072 47	100 00	12 00	1 25	0 38	12 50	2 50	10 00							
139	Ephraim A. Jones..... Joseph Seaton, Robt. B. Seaton.	1,005,000 00	*42,000 00	137 50	26 00	2 00	0 30	27 60	6 25	9 00							
142	Duncan Macdonald..... MM. Morland, Watson et Cie.	700,000 00	29,583 00	30 00	10 00	1 00	0 30	30 00	1 00	15 00							
145	Ronald Macdonell et John Purcell, Donald McMillan, Patrick Purcell.	648,700 00	27,029 00	75 00	10 00	1 00	0 25	25 00	1 50	25 00							
146	Berlinguet et Huot..... W. W. Scott, Norbert Germain.	351,875 00	14,661 00	40 00	7 00	0 75	0 30	2 50	1 50	10 00							

\* Ou je l'entreprendrai à raison de trente-neuf mille piastres par mille, (\$39,000), si l'on me donne jusqu'au 1er juillet, 1872. (Signé,) EPHRAIM A. JONES.

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 7.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarré, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Parage, par verge cub.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
25 00	8 00	11 00	14 00	17 00	35 00	13	0 15	5 00	13 00	12 00	8 00	7 00	6 00	5 00
13 00	9 00	10 00	12 00	18 00	42 00	03	0 10	4 00	11 50	10 50	10 00	9 00	4 00	8 00
17 00	4 50	7 00	13 50	20 00	21 00	04	0 10	3 50	14 25	13 25	10 00	9 00	7 00	7 00
20 00	3 00	4 50	6 00	8 00	20 00	06	0 07	5 00	12 00	11 00	11 00	10 00	8 00	5 00
13 00	5 50	8 50	12 00	13 50	14 00	07	0 12½	3 00	15 00	14 00	12 50	11 60	7 50	3 50
18 00	2 50	3 50	8 00	9 00	18 00	09	0 10	6 00	13 00	12 00	11 00	10 00	9 00	00
15 00	8 50	12 50	15 00	16 00	35 00	10	0 10	3 50	13 00	12 00	9 00	8 00	6 00	2 00
20 00	5 50	11 50	19 00	20 00	0 30	05	0 08½	3 00	12 00	11 00	9 00	8 00	6 50	2 50
15 00	4 00	6 00	8 00	12 00	21 00	05	0 10	4 00	13 00	11 50	9 00	7 50	6 50	4 50
20 00	5 00	8 00	8 75	10 00	62 50	06	0 11	12 75	16 00	13 00	13 00	11 25	8 00	8 00
20 00	17 50	22 00	26 00	40 00	45 00	08	0 10	4 00	15 00	13 50	12 00	8 25	6 25	10 00
40 00	0 12	0 15	0 25	0 40	0 50	10	0 15	7 00	12 00	11 00	11 00	10 00	9 00	7 00
15 00	6 00	9 00	12 00	13 00	8 00	04	0 05	2 50	5 00	4 50	4 00	3 50	3 00	3 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN

SECTION

No.	NOMS DES SOUMISSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Égoûts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierres perd. (trip-peg) par v.c.	Planch. bruche ou épaves, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
153	Robert James Reekie..... Peter Redpath, Geo. A. Drummond.	600,000 00	25,000 00	60 00	8 00	1 20	0 30	35 00	1 50	15 00	
155	John O'Donnell..... Miles Murphy, Francis Sousise.	604,800 00	25,200 00	60 00	7 50	1 00	25 00	21 00	1 00	15 00	
158	Robt. H. McGreevy et Cie.... John Heney, M. Kavanagh.	537,600 00	22,400 00	45 00	10 00	1 10	0 27	21 00	4 00	10 00	
162	John Fowler..... W. J. Fowler, S. Fowler.	665,500 00	27,729 00	40 00	6 00	1 50	0 30	10 00	4 00	20 00	
167	A. W. Schwirger, } Geo. Randall, } S. H. Randall, Henry Knell.	376,000 00	36,400 00	40 00	9 00	1 25	0 31	10 00	3 00	12 00	
171	Manning et Ginty..... J. D. Merrick, Jas. E. Smith.	530,000 00	24,165 16	100 00	1 25	1 50	0 25	20 00	2 00	13 00	
172	John Damp..... John Davis, Joseph McCausland.	565,480 00	23,561 66	80 00	15 00	0 50	0 25	12 00	4 00	16 00	
175	Joseph B. Moore..... G. S. Marlee, Saml. G. E. Evans.	656,516 61	27,072 85	32 00	7 50	1 25	0 28	13 50	2 00	15 00	
179	F. X. Thompson..... George Couture, Louis Carrier.	437,200 00	20,300 00	80 00	10 00	1 20	27 00	30 00	1 50	15 00	
183	Antoine Pampolin..... George Couture, Louis Carrier.	604,800 00	25,200 00	70 00	11 00	1 30	0 30	55 00	1 75	15 00	
185	E. Demers..... Geo. Couture, Louis Carrier.	576,000 00	24,000 00	65 00	11 00	1 20	0 25	45 00	1 50	15 00	
187	P. Dumontier..... Geo. Couture, Louis Carrier.	468,000 00	19,500 00	50 00	9 00	1 10	0 25	40 00	1 30	9 00	
192	Jacques Jobin..... Geo. Couture, Louis Carrier.	626,000 00	26,500 00	70 00	10 00	1 25	0 30	50 00	1 50	12 00	
193	Louis Cloutier..... Geo. Couture, Louis Carrier.	520,000 00	21,700 00	60 00	10 00	1 15	0 25	45 00	1 50	10 00	

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 7.—Suite.

DES PRIX.

Pis, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarr, 12 pouces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilots de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
20 00	15 00	20 00	25 00	40 00	40 00	06	0 10	5 00	13 00	12 00	10 00	8 00	6 00	10 00
20 00	22 00	24 00	26 00	40 00	42 50	08	0 10	4 00	14 00	12 00	10 00	9 00	6 00	10 00
12 00	10 00	13 00	15 00	20 00	40 00	04	0 12½	5 00	13 00	12 00	12 00	11 00	5 00	8 00
20 00	5 00	7 00	10 00	20 00	20 00	10	0 12	4 00	10 50	9 50	8 50	7 50	5 00	4 00
14 00	7 00	10 00	15 00	28 00	50 00	05	0 12	6 00	14 00	13 00	9 00	8 00	5 00	4 00
24 00	10 00	12 00	14 00	16 00	35 00	08	0 15	3 00	9 00	7 00	8 00	6 00	5 00	2 00
16 00	8 00	10 00	12 00	14 00	35 00	10	0 15	4 00	12 00	8 00	9 00	8 00	4 00	12 00
20 00	7 50	8 50	10 00	16 00	35 00	06	0 12½	4 00	14 50	13 25	9 50	8 00	6 50	4 00
20 00	10 00	12 00	15 00	18 00	50 00	06	0 11	8 75	12 00	10 00	7 00	5 00	4 00	4 00
22 00	10 00	15 00	19 00	24 00	70 00	07	0 13	5 00	13 00	11 25	8 50	6 75	6 00	5 50
22 00	10 00	15 00	20 00	25 00	65 00	07	0 12½	5 00	12 50	10 75	8 00	6 50	6 00	5 50
18 00	7 50	10 50	15 50	18 00	45 00	05½	0 10½	3 75	11 50	9 75	7 00	5 75	5 00	6 00
22 00	10 00	15 00	20 00	25 00	70 00	07	0 13	5 00	13 50	12 00	9 00	7 75	6 00	5 00
21 00	8 00	12 00	15 00	18 00	60 00	06½	0 12	3 75	11 50	10 00	6 75	5 25	5 00	6 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN  
SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Cloûres, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. (rip-rap) par v. c.	Planch. proche ou épinette, par 1000 pieds, M. P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
196	P. Thompson Geo. Couture, Louis Carrier.	559,200 00	23,300 00	60 00	10 00	1 25	0 28	35 00	1 50	15 00	
199	Magloire Maranda Geo. Couture, Louis Carrier.	540,000 00	22,500 00	55 00	10 00	1 20	0 25	50 00	1 50	10 00	
204	Henry Dunbar, et Cie. Henry McLean, Donald Fraser.	478,800 00	19,950 00	22 00	10 25	1 25	0 25	10 50	7 25	9 00	
206	Walter Kerr John Sellick, Hebron Harris.	821,075 00	34,211 46	55 00	12 00	1 30	0 39	10 00	4 00	12 00	
210	Ware et Cie. E. H. Sewell, Thos. H. Oliver.	830,334 00	35,200 00	30 00	6 50	1 25	0 35	20 00	2 50	22 00	
213	Malcolm Cameron Geo. E. Desbarats, P. G. Luck.	48,950 42	20,392 50	25 00	13 00	1 25	0 25	13 00	2 00	12 50	
214	Geo. H. Perry Robert Skead, E. McGillivray.	697,517 00	29,063 00	40 00	25 00	1 25	0 30	3 00	2 00	13 00	
217	George Neilson Wm. Sutherland, James Gordon.	707,000 00	29,500 00	32 00	10 00	1 20	0 28	35 00	1 25	20 00	
222	John Worthington et Cie. Samuel Platt, Wm. Bush.	567,840 00	23,660 00	20 00	8 00	1 00	0 25	8 00	3 00	15 00	
223	John Steacy Joseph Stuart, C. Fletcher.	716,856 00	29,869 00	50 00	9 00	1 30	0 28	10 00	1 75	16 00	
228	Andrew Elliott et Wm. Robinson, Geo. Stephen, John Shedden.	679,500 00	28,312 00	*	10 80	1 00	0 31	13 00	3 00	15 00	
229	A. S. Brown James Glass, A. Sutherland.	843,420 00	35,142 00	44 00	12 00	1 35	0 35	40 00	2 00	30 00	
234	Aug. Trépanier François Gingras, Olivier Mathieu.	533,175 00	22,215 00	20 00	10 00	1 20	0 24	15 00	2 00	10 00	

\* \$10, \$10, et \$20.

DE FER INTERCOLONIAL.

No 7.—Suite.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pds. lin.	Piloris de pas moins de 12 pou. de diam., enfonceés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 1ère classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v. c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v. c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
20 00	12 00	14 00	18 00	20 00	50 00	06	0 12	4 00	12 50	10 75	7 50	6 25	4 50	4 50
21 00	9 00	12 00	16 00	19 00	60 00	06½	0 12	4 2½	11 50	9 75	7 50	6 00	5 00	5 50
16 00	3 75	5 50	7 50	8 00	0 45	10½	0 12½	17 00	18 25	17 50	17 25	16 35	15 75	9 00
17 00	15 00	18 00	20 00	31 00	30 00	08	0 15	3 00	15 00	14 50	12 00	11 00	6 50	6 00
26 00	6 00	9 00	12 00	20 00	30 00	04	0 15	2 50	15 00	14 50	10 00	9 50	6 00	6 50
17 00	5 00	8 00	14 00	19 00	55 00	04½	0 12½	3 50	11 00	10 00	7 00	6 00	5 00	4 00
24 00	6 00	8 00	12 00	15 00	25 00	06	0 12	5 00	12 00	10 00	7 00	5 50	4 50	3 00
40 00	15 00	20 00	30 00	30 00	50 00	08	0 12	5 00	14 00	13 50	10 00	9 00	8 00	5 00
20 00	9 00	12 00	16 00	25 00	30 00	06	0 10	4 00	10 50	10 00	8 00	7 50	6 50	3 00
46 00	4 00	6 00	15 00	25 00	30 00	05	0 10	3 50	15 00	14 00	11 00	10 00	9 50	3 00
25 00	10 00	12 00	15 00	15 00	20 00	10	0 12	5 00	13 00	13 00	10 00	10 00	8 00	5 00
40 00	15 00	20 00	30 00	30 00	50 00	08	0 12	6 00	14 00	14 00	12 00	11 50	10 00	.....
18 00	8 00	10 00	12 00	20 00	55 00	06	0 12	5 00	13 50	11 25	8 00	6 50	5 00	5 00

SOUSSIONS POUR LE CHEMIN

SECTION

No.	NOMS DES SOUSSIONNAIRES ET DE LEURS CAUTIONS.	LISTE									
		Montant brut.	Montant par mille.	Déblai, etc., par acre.	Clôtures, par 100 pieds linéaires.	Excavation dans le roc, par verge cube.	Excavation dans le sol, par verge cube.	Egouts, par 100 pieds linéaires.	Trav. en pierre perd. ( <i>rip-rap</i> ) par v.	Planche, poutre ou épinettes, par 1000 pieds, M.P.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	
235	<i>Nich. Petin et Et. Dussault, Hugh McHugh, Et. Dussault.</i>	597,600 00	24,900 00	20 00	6 50	0 90	0 25	30 00	1 50	10 00	
239	<i>Peter Ross et A. L. McKenzie, Thos. W. Daniel, John Boyd.</i>	615,450 00	25,643 75	162 00	9 00	1 25	0 25	6 00	1 50	10 00	
242	<i>L. Maclean..... Joseph Archer, Archer et Cie.</i>	506,088 00	21,087 00	32 00	25 00	1 20	0 20	6 00	3 00	10 00	
246	<i>J. &amp; G. Jackson..... Thos. W. Walsh, R. F. Livingstone.</i>	595,200 00	25,800 00	130 00	10 00	1 25	0 25	15 00	3 00	18 00	
249	<i>Edward Haycock..... J. W. Ritchie, R. H. Haycock.</i>	422,733 00	17,613 00	50 00	7 00	1 25	0 26	11 00	2 00	15 00	
252	<i>A. Hamel et Cie..... J. C. Marotte, S. O. Brousseau.</i>	483,840 00	20,160 00	40 00	10 00	1 15	0 26	20 00	3 00	9 00	

DE FER INTERCOLONIAL.

No. 7.—Fin.

DES PRIX.

Pin, par 1000 pieds, M. P.	Bois aminci, 6 pou- ces d'épaisseur par 100 pieds lin.	Bois aminci, 9 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois aminci, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Bois équarri, 12 pou- ces d'épaisseur, par 100 pieds lin.	Pilotis de pas moins de 12 pou. de diam., enfoncés et mes. sur place, par 100 p. lin.	Fonte, par lb.	Fer forgé, y compris les chev., boulons, liens, etc., par lb.	Béton, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de lère classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, par verge cube.	Maçonnerie de 2ème classe, en chaux ordinaire, par v.c.	Maçonnerie de 2ème classe, en pierres sèches, par v.c.	Pavage, par verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
15 00	4 09	5 50	7 00	20 00	40 00	05	0 09	2 30	12 00	11 00	8 50	6 00	4 00	5 50
15 00	10 00	11 00	12 00	15 00	50 00	05	0 09	5 00	14 00	13 00	10 00	9 00	8 00	2 00
16 00	7 00	10 50	14 00	15 00	40 00	05	0 10	3 50	15 00	12 50	14 00	12 00	4 00	13 00
25 00	10 00	12 00	17 00	25 00	35 00	05	0 10	5 00	16 00	15 00	12 00	11 00	6 00	7 00
20 00	8 00	12 00	16 00	20 00	30 00	06	0 10	4 80	12 00	11 50	8 00	7 50	6 00	6 00
10 00	11 00	12 00	14 00	21 00	35 00	03½	0 12	4 00	12 00	11 00	11 00	10 00	4 00	8 00

## L I S T E .

	Cours Monétaire du Canada.
	\$ cts.
1. Déblai, abattage et déracinement, par acre.....	30 00
2. Clôtures, par 100 pieds linéaires.....	4 50
3. Excavation dans le roc, par verge <sup>3</sup> cube.....	0 75
4. Excavation dans le sol, do .....	0 20
5. Egouts, par 100 pieds linéaires.....	12 00
6. Travaux en pierre perdues ( <i>Riprap</i> ), par verge cube.....	2 00
7. Planches, pruche ou épinette, par 100 pieds, M. P.....	18 00
8. do pin, do .....	22 00
9. Bois aplani à 6 pouces d'épaisseur, par 100 pieds linéaires.....	9 00
10. do 9 pouces d'épaisseur, do .....	12 00
11. do 12 pouces d'épaisseur, do .....	15 00
12. Bois équarri, 12 pouces d'épaisseur, do .....	16 00
13. Pilotis de pas moins de 12 pouces de diamètre, enfoncés et mesurés sur place, par 100 pieds linéaires.....	20 00
14. Fonte, par lb.....	0 05
15. Fer forgé, y compris les chevilles, boulons, liens, etc., par lb....	0 10
16. Béton, par verge cube.....	1 75
17. Maçonnerie de 1ère classe, en ciment, par verge cube.....	12 00
18. do en chaux ordinaire do .....	10 00
19. Maçonnerie de 2ème classe, en ciment, do .....	6 00
20. do en chaux ordinaire do .....	5 00
21. do en pierre sèches do .....	3 00
22. Pavage, do .....	3 00

La liste qui précède est, pour les principaux items de construction, une copie conforme de la cédule des prix annexée à la soumission des entrepreneurs pour la section numéro sept (7) du chemin de fer Intercolonial; cette liste est fournie uniquement pour l'information des commissaires et pour guider l'ingénieur en chef dans ses évaluations, mais elle ne doit, en aucune manière, affecter le contrat pour la dite section du chemin de fer.

(Signé)

J. SUTTON,

“

GEO. ANGUS.

Témoin,

JOHN STUART.

## CORRESPONDANCE.

# BANQUE DU HAUT CANADA.

*Soumise au Parlement par ordre de Son Excellence  
le Gouverneur-Général.*

### I N D E X .

- 1.—M. Rose aux Syndics, 14 mars 1868.
- 2.—Les Syndics à M. Rose, 24 mars 1868.
- 3.—Les Syndics à M. Rose, 22 mai 1868.
- 4.—M. Rose aux Syndics, 4 décembre 1868.
- 5.—Les Syndics à M. Rose, 9 décembre 1868.
- 6.—M. Rose aux Syndics, 16 décembre 1868.
- 7.—Réponse aux questions de M. Rose, et comparaison des bilans du 16 mars 1868, et du 31 décembre 1868.
- 8.—Bilan du 31 décembre 1868, et observations.
- 9.—Liste des actionnaires.
- 10.—Lettre de M. Rose aux Syndics, 10 mars 1869.
- 11.—Rapport d'un comité de l'Hon. Conseil Privé sur le rapport de l'Hon. Ministre des Finances, à l'égard de la somme due au gouvernement par la Banque du Haut Canada.

(Traduction.)

DÉPARTEMENT DES FINANCES,  
Ottawa, 14 mars 1868.

MESSIEURS,—Vous aurez sans doute reçu avant celle-ci l'intimation que Son Excellence a bien voulu vous nommer Syndics pour le gouvernement, en vertu de l'acte 31 Vict., ch. 17, intitulé: "Acte pourvoyant au règlement des affaires de la Banque du Haut Canada."

Le gouvernement désire que vous ne perdiez aucun temps à constater, avec le plus d'exactitude possible, l'état des affaires de cette institution, et que les procédés de liquidation soient poursuivis aussi promptement que pourra le permettre la réalisation judicieuse de son actif.

J'ai donc à vous prier de vouloir bien faire préparer, aussitôt que possible, un état ou rapport pour l'information confidentielle du gouvernement, indiquant en détail :—

1° De quoi se compose l'actif.

2° Quelle est, à votre avis, la juste estimation de sa valeur ; et

3° A quelle époque il pourra être probablement distribué parmi les créanciers.

Je vous serais fort obligé si vous vouliez accompagner ce rapport de tels autres comptes et états qui pourraient être nécessaires pour bien faire comprendre la véritable position des affaires.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé.)

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances.

MM. Peleg Howland, et  
Chs. J. Campbell, Ecuyers,  
Syndics du gouvernement, Banque du H. C.,  
Toronto.

BUREAU DES SYNDICS DE LA BANQUE DU HAUT CANADA,  
24 mars 1868.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 14 du courant, adressée à M. Howland et à moi, nous demandant un rapport sur la position actuelle des affaires de la Banque du Haut-Canada. Nous ferons préparer et expédier ce rapport à votre département le plus tôt possible.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé.)

C. J. CAMPBELL.

L'Hon. John Rose,  
Ministre des Finances, Ottawa

BUREAU DES SYNDICS DE LA BANQUE DU HAUT CANADA,  
Toronto, 22 mai 1868.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 14 mars, nous avons l'honneur de vous dire que l'actif de la Banque du Haut-Canada se compose en grande partie de jugements obtenus contre différents individus, ainsi que d'autres créances en souffrance, dont il est impossible d'estimer la valeur exacte pour le moment.

Leur véritable valeur ne pourra être établie, dans chaque cas, que lorsque la dette sera définitivement réglée.

Nous voyons que l'actif de la Banque du Haut-Canada, le 16 mars 1868, se composait des items suivants, et qu'ils étaient portés dans les livres de la Banque aux chiffres que nous mettons en regard, savoir :—

Espèces et balances à d'autres banques.....	\$7,302 07
Bons et actions de chemins.....	22,162 52
Propriétés foncières.....	1,367,576 69
Hypothèques.....	135,402 97
Effets de commerce, jugements, etc.....	1,829,339 35
	<hr/>
	\$3,361,783 60

et nous en sommes venus à la conclusion que cet actif pouvait probablement être évalué aux sommes suivantes, savoir :—

Espèces et balances aux autres banques .....	\$7,302 07
Bons et actions de chemins.....	8,551 67
Propriétés foncières.....	757,665 99
Hypothèques.....	105,166 59
Effets de commerce, jugements, etc .....	598,014 94
	<hr/>
	\$1,476,701 26

Nous voyons que le passif était à la même date :—

Billets de banque en circulation.....	\$262,619 00
Dû au public en général, en Canada.....	382,668 40
Dû à Glyn & Cie., à Londres.....	207,268 09
Dû au gouvernement en Canada.....	1,133,430 75
	\$1,985,986 24

L'intérêt n'a pas été ajouté à ces chiffres, ni pour l'actif ni pour le passif, jusqu'à la date en question, 16 mars 1868.

L'on verra donc que nous craignons qu'il n'y ait un déficit de \$509,284.98 dans la réalisation de l'actif.

Nous répétons, cependant, qu'il est presque impossible d'arriver à une estimation de la véritable position des affaires de la Banque, en conséquence des complications qui se rattachent à beaucoup des créances qui lui sont dues.

Il est donc impossible de dire s'il y aura réellement déficit, ou si le déficit sera beaucoup plus fort que celui que nous prévoyons.

Nous pensons que notre évaluation est à peu près exacte. Nous ne pensons pas qu'un état plus détaillé que celui que nous donnons ici pourrait aider le gouvernement à se former une idée exacte de la véritable position de la Banque.

Nous ferons les plus grands efforts pour arriver à une prompte réalisation de l'actif, mais le procédé est lent, et nous ne pouvons, en conséquence, dire quand des dividendes seront probablement payés sur les biens en liquidation.

Nous avons l'honneur, etc.,

(Signé,)

P. HOWLAND,

C. J. CAMPBELL,

Syndics du gouvernement, Banque du H. C.

DÉPARTEMENT DES FINANCES,

Ottawa, 5 décembre 1868.

MESSIEURS,—A propos de votre rapport du 22 mai dernier, au sujet du passif et de l'actif de la Banque du Haut-Canada, je vous serais obligé si vous pouviez me dire quels progrès vous avez faits depuis cette époque dans la réalisation de cet actif; veuillez aussi me dire si votre expérience, dans l'intervalle, vous permet de modifier en quelque manière l'opinion que vous exprimiez alors, que vous craigniez qu'il n'y eût un déficit de \$509,000 dans la réalisation de l'actif? Veuillez aussi m'informer si quelque communication a eu lieu avec les actionnaires au sujet du déficit à combler et quelle a été la nature de cette communication.

Je désire vivement que les mesures les plus expéditives soient prises pour réaliser les biens de la Banque, si, à votre avis, la chose peut se faire judicieusement; et je vous remercie de vouloir bien me faire rapport de ce que vous avez fait à cet égard depuis la date de votre dernière lettre.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé.)

JOHN ROSE.

C. J. Campbell, Ecuyer,

P. Howland, Ecuyer,

Syndics de la Banque du Haut-Canada,  
Toronto.

BANQUE DU HAUT-CANADA,

Toronto, 9 décembre 1868.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre communication du 4 du présent mois, et, en réponse, de vous apprendre qu'un état complet des affaires de la Banque du Haut-Canada va être préparé jusqu'à la fin de l'année, et transmis aussitôt que possible ensuite, avec un rapport de ce qui a été fait jusqu'à ce jour et de ce que l'on entend faire pour réaliser l'actif.

Les actionnaires ont été informés qu'à notre avis, il y aurait un bien grand déficit; mais il n'y a pas eu d'autres mesures de prises à cet égard, et rien non plus ne leur a été dit au sujet de la nécessité de combler le déficit anticipé.

Nous avons, etc.,  
(Signé,)

P. HOWLAND,  
C. J. CAMPBELL.

L'hon. John Rose,  
Ministre des Finances.

MINISTÈRE DES FINANCES,

Ottawa, 16 décembre 1868.

MESSIEURS,—Votre communication en date du 9 de ce mois, m'apprenant qu'un état complet des affaires de la Banque du Haut-Canada sera expédié après la fin de l'année, avec un rapport de ce qui a été fait jusqu'à ce jour, et de ce que l'on entend faire pour réaliser l'actif, m'est parvenue hier à mon retour de Toronto.

Je désire vous répéter ce que je vous exprimai lors de la conversation que nous eûmes ensemble lorsque j'eus le plaisir de vous rencontrer, à savoir: que vous ayiez la bonté d'accompagner ce rapport des particularités suivantes :

1° Une liste des actionnaires à venir à la date actuelle, indiquant le nombre d'actions qu'ils possèdent individuellement, leurs domiciles, etc., accompagnée d'un état synoptique dressé par vous-mêmes, désignant ceux sur lesquels vous pensez qu'il serait possible de lever une répartition, et ceux qui, à votre avis, seraient incapables de contribuer à combler le déficit.

2° Un état du coût annuel du syndicat, sous des entêtes appropriés, indiquant les frais qu'entraînera la réalisation, indépendamment des taxes, etc., sur les biensfonds, et faisant pleinement connaître au gouvernement s'il est des items, et lesquels, de ces frais annuels qu'il ne serait pas possible de réduire ou de faire disparaître entièrement.

3° Un état du revenu ou intérêt provenant de l'actif que vous avez pu placer à intérêt ou rendre productif.

4° Quelle période, selon vous, sera nécessaire pour réaliser l'actif pour le plus grand avantage, énonçant amplement les difficultés qui s'opposent à la réalisation immédiate, tant quant aux biensfonds qu'aux jugements et autres dettes.

5° Un état, sous des entêtes appropriés, des paiements opérés par vous, m'informant en même temps s'il est des créanciers, et lesquels, qui aient été payés en plein ou en partie, et quelle mesure l'on a prise au sujet de l'acceptation des Billets de la Banque en paiement de ventes, ou de la réduction de sa circulation.

Vous voudrez bien ajouter tous autres renseignements, non-seulement sur les points qui ont formé le sujet de la discussion qui a eu lieu entre nous, mais sur tous autres qui pourront mettre le gouvernement en possession des détails les plus complets sur les affaires de la Banque.

J'ai, etc.,  
(Signé,)

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances.

P. Howland, Ecuyer,  
C. J. Campbell, Ecuyer,  
etc., etc.,  
Toronto, Ont.

(Réponses aux questions précédentes de l'Hon. M. Rose.)

Question I.—“ Une liste des actionnaires à venir à la date actuelle, indiquant le nombre d'actions qu'ils possèdent individuellement, leurs domiciles, etc., accompagnée d'un état synoptique dressé par vous-mêmes, désignant ceux sur lesquels vous pensez qu'il serait possible de lever une répartition, et ceux qui, à votre avis, seraient incapables de contribuer à combler le déficit ?”

Réponse I.—A moins de faire une investigation complète, ce qui entraînerait une grande perte de temps (ainsi qu'un travail et des frais considérables), nous ne saurions dire

avec précision quel est le nombre des actionnaires en position d'acquitter une répartition forcée.

La liste des actionnaires peut se décomposer comme suit :

Exécuteurs, tuteurs et mineurs.....	\$129,360
Fidélcommissaires.....	337,500
Municipalités.....	12,810
Femmes et personnes vivant à l'étranger.....	585,165
Résidents en Canada inconnus.....	172,220
Résidents en Canada réputés incapables de payer.....	139,900
Résidents en Canada (y compris les femmes) réputés capables de payer.....	562,890

\$1,939,845

Nous pensons qu'à part les derniers il serait très difficile de prélever de répartition sur les autres.

*Question II.*—“ Un état du coût annuel du syndicat, sous des entêtes appropriés, indiquant les frais qu'entraînera la réalisation, indépendamment des taxes, etc., sur les biensfonds, et faisant connaître au gouvernement s'il est des items, et lesquels, de ces frais annuels qu'il ne serait pas possible de réduire ou de faire disparaître entièrement ?”

*Réponse II.*—En réponse à cette question nous pouvons dire que les dépenses pour l'année 1869 se décompose comme suit :

Indemnité aux syndics en vertu de l'Acte du Parlement.....	\$4,000
Frais judiciaires.....	4,000
Salaires.....	4,000
Frais de voyage.....	800
Impressions et annonces.....	500
Loyer et taxe de bureau.....	625
Frais de port.....	150
Combustible et éclairage.....	80
Papeterie.....	25
Dépenses incidentes.....	100

\$14,280

Nous nous sommes toujours efforcés de maintenir les dépenses au chiffre le plus bas possible, et nous ne pensons pas qu'à l'heure qu'il est elles puissent être en quoique ce soit réduites ; lorsque l'occasion s'offrira de réduire les dépenses, nous ne manquerons pas de le faire.

*Question III.*—“ Un état du revenu ou intérêt provenant de l'actif que vous avez pu placer à intérêt ou rendre productif ?”

*Réponse III.*—1. L'encaisse à la Banque porte intérêt à 4 pour cent. Aussitôt que l'argent est reçu il est déposé.

2. Les hypothèques (nouveau compte) portent intérêt au taux de 7 pour cent par année.

Notre pratique a été de prendre 1s. 3d. ou 1s. 4d, comptant, pour les ventes de terres, et des hypothèques pour la balance. Les hypothèques augmenteront en conséquence, au fur et à mesure que de nouvelles ventes de biensfonds seront effectuées.

3. Les mêmes observations s'appliquent aux billets et effets (nouveau compte).

4. Les obligations des chemins de fer et autres, ainsi que les billets, jugements, etc., (ancien compte), et les hypothèques (ancien compte), portent intérêt à environ 6 pour cent par année, de sorte que la partie qui pourra en être recouvrée portera également intérêt.

5. Conséquemment, le seul actif qui puisse être considéré comme improductif, est la propriété foncière, et cet actif on s'occupe à le diminuer et à le rendre productif aussi promptement que possible.

*Question IV.*—“ Quelle période, selon vous, sera nécessaire pour réaliser l'actif pour le plus grand avantage, énonçant amplement les difficultés qui s'opposent à la réalisation immédiate, tant quant aux biensfonds qu'aux jugements et aux autres dettes ?”

*Réponse IV.*—Nous pensons que dans environ cinq ans l'actif de la Banque sera tel que le syndicat pourra alors être clos avec avantage.

Les difficultés qu'il y aurait de réaliser l'actif sous le plus bref délai, sont très grandes. Quant aux biensfonds, il est indubitable que le fait d'opérer forcément la vente de propriétés aussi considérables serait équivalent à en faire le sacrifice, et que toute mesure qui induirait le public à compter sur des ventes péremptoires sous un bref délai, aurait grandement l'effet d'arrêter les ventes dans l'intervalle.

Et quant aux billets, jugements, etc., l'on ne doit pas perdre de vue que la Banque a fait des affaires considérables pendant un grand nombre d'années, et qu'elle a laissé des créances en sa faveur d'une nature telle qu'il est presque impossible d'en rien retirer en argent. Il est nécessaire à ce sujet d'exercer la plus grande prudence, et des efforts incessants sont faits soit pour les réaliser en tout ou en partie, ou pour les convertir en effets d'une plus grande valeur, ou pour les régler par compromis. Ces difficultés sont encore rendues plus grandes par l'état actuel de la loi, car nous avons constaté que du moment que l'on cherche à user de rigueur avec les parties, alors survient fréquemment l'offre d'un compromis impossible, fort souvent accompagnée d'une menace ouverte ou sous-entendue de recourir au bénéfice de l'acte de faillite. Il arrive aussi parfois que l'on nous offre en règlement de toutes créances de nous payer le montant qu'il en coûterait pour recourir à la faillite, et ceci a lieu, il ne faut pas l'oublier, dans des cas où le débiteur, nous le savons bien, pourrait agir de meilleure foi.

*Question V.*—“ Un état, sous des entêtes appropriés, des paiements opérés par vous, m'informant en même temps s'il est des créanciers, et lesquels, qui aient été payés en plein ou en partie, et quelle mesure l'on a prise au sujet de l'acceptation des Billets de la Banque en paiement de ventes, ou de la réduction de sa circulation ? ”

*Réponse V.*—Pas un créancier de la Banque n'a reçu le montant de sa créance, soit en tout soit en partie, sauf quelques sommes insignifiantes que l'on ne pouvait faire autrement que de régler.

L'acte du Parlement pour le règlement des affaires de la Banque du Haut-Canada, ratifie et confirme l'acte de cession. D'après cette cession, les syndics sont tenus de recevoir les créances contre la Banque, à leur pleine valeur, en paiement de dettes dues à la Banque. Le même acte autorise les syndics à vendre les biensfonds pour ces créances.

Sous l'opération de l'acte, les montants suivants ont été payés depuis notre entrée en charge :

Billets de la Banque en circulation.....	\$145,932 00
Dû aux déposants.....	30,770 64
	<hr/>
	\$176,702 64
Dû au gouvernement.....	10,791 65
	<hr/>
	\$187,494 29

Durant la même période, Glyn & Cie. ont reçu \$80,582.66, mais cette somme, comme nous l'avons déjà démontré, provenait des biensfonds dont ils possèdent un titre absolu.

Nous le répétons, pas un créancier n'a été payé. Pour les anciennes dettes, nous avons reçu des créances contre la Banque au pair. Et comme encouragement aux acquéreurs de biensfonds nous avons reçu ces créances d'eux à des taux variant de 66 à 75 pour cent de leur valeur au pair.

L'état des différents paiements demandé, se trouve à la page 7, sous forme de synopsis du compte des profits et pertes, à compter de l'époque où nous sommes entrés en fonctions.

*Question VI.*—“ Vous voudrez bien ajouter tous autres renseignements, non seulement sur les points qui ont formé le sujet de la discussion qui a eu lieu entre nous, mais sur tous autres, qui pourront mettre le gouvernement en possession des détails les plus complets sur les affaires de la Banque ? ”

*Réponse VI.*—Peut-être que le mode le plus simple de mettre le gouvernement en possession de tous les renseignements généraux au sujet des affaires de la Banque, serait de vous fournir un état comparatif indiquant la situation du syndicat lorsque nous entrâmes en fonctions en mars dernier, et sa situation actuelle.

D'après les bilans respectifs à ces dates, les chiffres étaient comme suit :—

*Comparaison des Bilans du 16 Mars 1868, et du 31 Décembre 1868.*

ACTIF.	Balances le	Balances le	Augmentation	Diminution
	16 mars 1868.	31 déc. 1868.	depuis le 16 mars 1868.	depuis le 16 mars 1868.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1. Encaisse disponible et dans les banques .....	7,302 07	13,622 13	6,320 06	
2. Bons des chemins de fer et autres .....	22,162 52	12,811 67		9,350 85
3. Billets, jugements, etc. (an. com.) .....	1,829,339 35	1,019,855 25		809,484 10
4. Biensfonds .....	771,571 40	583,787 25		187,784 15
5. do (" compte du syndicat ") (Glyn et Cie).....	596,005 29	395,990 83		200,014 46
6. Hypothèques (anc. compte).....	54,707 83	54,707 83		
7. do (nouv. compte).....	80,695 14	96,896 14	16,201 00	
8. Billets et effets (nouv. compte).....		17,400 00	17,400 00	
<b>Total de l'actif.....</b>	<b>\$3,361,783 60</b>	<b>2,195,071 10</b>		
<b>PASSIF.</b>				
1. Billets de banque en circulation..	262,619 00	116,687 00		145,932 00
2. Dû aux déposants sur l'an. compte.	140,193 33	112,751 97		27,441 36
3. do do certificats des syndics .....				
4. Dû à Glyn et Cie.....	242,475 07	239,145 79		3,329 28
5. Dû au gouvernement.....	207,268 09	126,685 43		80,582 66
	1,133,430 75	1,122,639 10		10,791 65
<b>Total du passif .....</b>	<b>\$1,985,986 24</b>	<b>1,717,909 29</b>		
Balance du compte des profits et pertes, étant le surplus apparent de l'actif sur le passif.....	\$1,375,797 36	\$477,161 81		\$898,635 55

Le synopsis suivant qui indique les items qui établissent la réduction dans le compte des profits et des pertes, servira à démontrer davantage le fonctionnement du syndicat durant la période indiquée :

Imputé au compte des profits et des pertes—

Dettes ne pouvant être recouvrées.....	\$623,076 51
Bons de chemins de fer réduits de.....	9,350 85
Pertes sur dettes réglées par compromis, moins divers montants recouverts .....	23,895 60
Pertes sur terres vendues par les syndics de Glyn & Cie.....	111,918 87
Frais et commission exigés par do.....	4,197 97
Pertes sur les terres vendues par les syndics de la Banque du Haut-Canada .....	\$112,911 58
Moins, gains sur les fonds de la Banque du Haut-Canada pris en paiement partiel.....	19,499 73
<b>Paiements à Lady Macaulay en vertu de son obligation sur certains biensfonds .....</b>	<b>4,600 00</b>
Anciennes réclamations pour salaires, etc., réglées.....	3,548 33
Salaires (y compris celui du solliciteur).....	10,403 61
Frais judiciaires supplémentaires.....	2,122 35
Frais de voyage.....	983 75
Commissions pour loyers perçus, et terres vendues par des agents...	598 00
Balance du compte d'intérêt.....	8,047 07
“ des loyers, taxes et assurances.....	1,411 83
Impressions et annonces.....	228 68
Frais de port et télégrammes.....	163 06
Diverses autres dépenses.....	677 24

\$898,635 55

En consultant le premier de ces deux états, l'on verra que les bons de chemins de fer et autres, les anciens jugements, etc., et les biensfonds, ont été réduits de \$1,206,633.56. Tandis que, d'un autre côté, \$39,921.06 ont été reçus en argent, hypothèques et

autres effets équivalent à de l'argent ; et des réductions au montant de \$268,076.95 ont été effectuées dans la circulation, les balances dues à Glyn & Cie., aux déposants et au gouvernement, faisant ensemble \$307,998.01.

La réalisation de la somme ci-dessus de \$1,206,633.56, indiquerait alors un sacrifice apparent de l'actif équivalent à \$898,635.55.

Que ce sacrifice soit exceptionnel, cependant, et n'indique nullement la vraie valeur de ce qui reste, sera clairement démontré en examinant les divers items qui le constituent, (voir page précédente).

En comparant ces deux états ensemble, l'on verra que les opérations du syndicat, du 16 mars 1868 au 31 décembre 1868, peuvent se résumer comme suit :—

	Dr.	Ct.	Balance.
	\$ cts.	\$ cts.	
1. Les bons de chemins de fer et autres ont été réduits .....	9,350 85		
Ce qui a été imputé au compte des profits et pertes.		9,350 85	
2. Billets, jugements, etc. (anciens) ont été réduits.....	809,484 10		
Ce qui a été imputé au compte des profits et pertes comme.....		623,076 51	
"Dettes ne pouvant être recouvrées".....		23,895 60	
De pertes sur dettes rég. par comprom., moins divers mon. rec.			
Laisant une balance réalisée de.....	809,484 10	646,972 11	162,511 99
3. Les biensfonds ont été réduits.....	187,784 15		
Ce qui a été imputé au compte des profits et pertes comme—			
" Pertes sur ventes," en partie ayant, mais surtout depuis le			
16 mars, 1868.....		112,911 56	
Comme " paiements à Lady Macaulay," en diminution d'une			
obligation sur biensfonds.....		4,600 00	
Crédité au compte des profits et pertes comme gain sur les fonds			
de la Banque du H. C. reçus en paiement de terres, etc.....	19,499 73		
Laisant une balance réalisée de.....	207,283 88	117,511 56	89,772 32
4. Le compte des biensfonds a été réduit.....	200,014 46		
Imputé au compte des profits et pertes.....			
Comme " pertes sur terres " vendues depuis novembre 1866.		111,918 87	
Comme " frais et commissions," exigés par les syndics de			
Glyn et Cie. depuis mars 1868.....		4,197 97	
Transportés aux syndics de la Banque du H. C., anciennes			
hypothèques pour.....		3,314 96	
Laisant une balance réalisée et appliquée en diminution du			
montant dû à Glyn et Cie., de.....		80,582 66	
	\$200,014 46	200,014 46	
Balances reportées au tableau suivant.....			\$252,284 31

MEM.—Ceci forme partie de la balance actuelle des hypothèques, et apparait dans l'augmentation subie par cet item.

	Dr.	Ct.
	\$ cts.	\$ cts.
Rapportés du tableau précédent, divers montants dont il devra être rendu comp.	252,284 31	
1. Il y a eu une augmentation d'encaisse disponible à la banque, de.....		6,320 06
2. Il y a eu une augmentation dans les hypothèques, de .....		16,201 00
3. Il y a eu une augmentation dans les billets et autres effets, de.....		17,400 00
4. Il y a eu une diminution dans la circulation, de.....		145,932 00
5. Il y a eu une diminution dans le montant dû aux déposants, de.....		27,441 36
6. Il y a eu une diminution dans le montant dû sur nouveaux certificats, de.....		3,329 28
7. Il y a eu une diminution dans la balance due au gouvernement, de.....		10,791 65
8. Il y a eu divers items réglés et imputés aux profits et pertes, en sus de		
sommés dont il avait déjà été rendu compte, se montant en tout à.....		28,183 92
9. Il y a eu des hypothèques transportées aux syndics par les syndics de Glyn et		
Cie., lesquelles forment partie de l'augmentation ci-dessus des hypothèques..	*3,314 96	
	\$255,599 27	255,599 27

\* Voir tableau précédent.

Vous voudrez bien observer que jusqu'ici nous avons limité nos observations à la période intervenant entre le 16 mars 1868 et le 31 décembre 1868, parce que c'est à la première de ces dates que nous sommes entrés en fonctions.

Toute opinion formée sur un exposé aussi imparfait des affaires du syndicat doit, jusqu'à un certain point, être nécessairement erronée; c'est pourquoi nous nous permettrons d'attirer votre attention sur la comparaison suivante de la situation de la banque lorsque les affaires furent *primitivement transférées aux syndics*, le 9 novembre 1866, avec sa situation actuelle.

Vous serez alors en mesure d'apprécier plus correctement ce qui a été fait.

Nous ne vous embarrasserons pas d'observations détaillées sur cet état, laissant aux chiffres à parler pour eux-mêmes.

ACTIF.	Balances le 9 Novembre 1866.	Balances le 31 Décembre 1868.	Augmentation depuis le 9 Nov. 1866.	Diminution depuis le 9 Nov. 1866.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1. Encaisse disponible et dans les banques.....	41,943 24	13,022 13	.....	28,321 11
2. Bons du gouvernement.....	17,591 99	.....	.....	17,591 99
3. Bons des chemins de fer et autres.....	35,282 52	12,811 67	.....	22,470 85
4. Billets, jugements, etc. (anc. compte).....	2,225,469 30	1,019,055 25	.....	1,205,614 05
5. Biensfonds.....	1,673,623 37	979,773 08	.....	693,845 29
6. Hypothèques (anc. compte).....	62,580 85	54,707 83	.....	7,873 02
7. Hypothèques (nouv. compte).....	.....	96,896 14	96,896 14	.....
8. Billets et effets (nouv. compte).....	.....	17,400 00	17,400 00	.....
Total.....	\$4,056,491 27	2,195,071 10	.....	.....
<b>PASSIF.</b>				
1. Circulation.....	722,086 00	116,687 00	.....	605,399 00
2. Dû aux déposants (anc. compte).....	395,740 15	112,751 97	.....	282,988 18
3. " sur certificats du nouv. compte.....	.....	239,145 79	239,145 79	.....
4. Dû à Glyn et Cie.....	299,300 00	126,685 43	.....	172,614 57
5. Dû au gouvernement.....	1,149,430 75	1,122,639 10	.....	26,791 65
Total.....	\$2,566,556 90	1,717,909 29	.....	.....
Surplus apparent de l'actif.....	\$1,489,934 37	477,161 81	.....	1,012,772 56

*Bilan des Syndics de la banque du Haut Canada, le 31 décembre 1868.*

PASSIF.	\$ cts.	\$ cts.
1. Billets de banque en circulation.....	.....	116,687 00
2. Dû aux déposants sur anciens comptes.....	.....	112,751 97
3. Do do sur nouveaux certificats.....	.....	239,145 29
4. Do Glyn et Cie.....	.....	126,685 43
5. Do gouvernement.....	.....	1,122,639 10
Total du passif.....	.....	\$1,717,909 29
Balance disponible pour faire face aux dettes véreuses et douteuses.....	.....	477,161 81
<b>ACTIF.</b>		\$2,195,071 10
1. Encaisse disponible et à la banque.....	13,622 13	.....
2. Bons de chemins de fer et autres.....	12,811 67	.....
3. Billets, jugements, etc. (anc. compte).....	1,019,855 25	.....
4. Biensfonds.....	583,787 25	.....
5. Do "compte" (Glyn et Cie).....	395,990 83	.....
6. Hypothèques (anc. compte).....	54,707 83	.....
7. Do (nouv. compte).....	96,896 14	.....
8. Billets, effets, etc. (nouv. compte).....	17,400 00	.....
Total de l'actif.....	.....	\$2,195,071 10

Relativement à ce bilan, nous désirons offrir les observations suivantes:—

1. Les différents montants y spécifiés représentent le *principal* seulement.

L'intérêt n'a pas été ajouté ni pour l'actif ni pour le passif.

2. L'actif est inscrit sur le bilan, d'après la même évaluation que celle à laquelle il avait été transféré par la banque aux syndics.

Ces chiffres ne représentent aucunement leur vraie valeur, mais après mûre considération nous sommes arrivés à la conclusion qu'il serait inopportun de substituer d'autres chiffres à ceux donnés ici.

Chaque fois qu'une partie de l'actif a été finalement réglée, elle a naturellement été biflée du bilan. Les gains ou les pertes à cet égard ont été imputés au compte des profits et des pertes.

Relativement aux différents items qui composent le bilan, nous désirons offrir les explications suivantes:—

1. Quant au passif:

Les items 1, 2 et 3, se montant à \$466,584.76, complètent le principal absolument dû au public en général.

Il est assez probable qu'une partie de cette somme ne sera jamais réclamée.

L'item 4 représente le montant dû à Glyn et Cie., et est garanti par l'item No. 5 dans l'actif dénommé "compte des biensfonds." La valeur réelle de la propriété cédée par la banque à Glyn et Cie., et non encore vendue, est probablement de \$200,000. Cette maison en a le titre absolu. Il existe, néanmoins, entre elle et la banque une convention à l'effet que tout surplus restant après paiement de sa dette, avec intérêt et frais, retournera à la banque. Cet item constitue de fait une dette pleinement garantie par des biensfonds.

L'item 5 représente le montant dû au gouvernement, tel qu'indiqué par les livres de la Banque.

Il existe une différence entre les livres de la banque et ceux du receveur-général en ce qui se rapporte au montant dû, le gouvernement réclamant une somme quelque peu plus élevée que celle qui apparaît sur ce bilan.

2. Relativement à l'actif, nous désirons offrir les observations suivantes:—

Les items 1, 7 et 8, se montant à \$127,918.27, peuvent être considérés comme argent.

Ils consistent soit en argent soit en balances dues sur des propriétés vendues par les syndics de la banque, sur lesquelles des paiements considérables ont été opérés par les acquéreurs.

Les balances sont amplement garanties.

L'item 2 représente un montant considérable de bons de chemins de fer et autres qui, nous le croyons, réaliseront la somme à laquelle ils sont portés dans le bilan, savoir: \$12,811.67.

L'item 3, billets, jugements, etc., constitue la balance de ceux transférés primitivement à la banque, et de tout l'actif c'est la partie la plus difficile à évaluer. D'autant que nous pouvons en juger, nous pensons qu'il est possible de lui faire produire \$513,000.

Les items 4 et 5. Tous les biensfonds ont été soigneusement évalués par les personnes domiciliées dans les environs, ainsi que par un officier à notre emploi qui consacre tout son temps et toute son attention à surveiller l'évaluation.

Nous avons nous-mêmes examiné toutes les grandes propriétés et avons fait faire des enquêtes dans le but d'en constater parfaitement la valeur.

Tout pris en considération, nous pensons que les biensfonds rapporteront environ 60 pour cent de la valeur assignée dans le bilan, disons \$588,000.

Le compte des biensfonds est celui à l'égard duquel la maison Glyn et Cie. possède un titre.

L'item 6 consiste en anciennes hypothèques, dont grand nombre sont sans valeur à raison de l'existence d'hypothèques antérieures sur les propriétés, et d'autres causes.

Nous espérons retirer environ \$8,000 de ces hypothèques.

L'on devra donc se convaincre que nous anticipons un déficit considérable dans la liquidation finale des affaires.

## Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.

Noms.	DOMICILE.	NOMBRE D'ACTIONN.
[Actions de \$30 chacune.]		
Cynthia Ackerman.....	Pictou.....	12
John Adams.....	Gore de Toronto, B.P. Castle Moor	54
Catharine Adams.....	Ste. Catherine.....	13
Mary Adams.....	do.....	12
Mme. Susan Adams.....	do.....	20
James Adamson.....	Toronto.....	196
Major-Général Sir Richard Airey.....	Aux soins de Glyn et Cie., Lond., A	108
L'hon. George Alexander.....	Woodstock.....	100
William Alexander.....	Toronto.....	40
L'hon. George W. Allan.....	do.....	70
Hugh Allan.....	Montréal.....	40
Mme. Mary Ann Ambrose.....	Township de Moore, B. P., Sarnia	23
Mme. Sarah Amos.....	Hamilton.....	30
Mme. Sarah Anderson, exécutrice de Mme. Susan Anderson.....	32, Torrington Place, Plymouth, Angl.....	25
Robert Gray Anderson.....	Toronto.....	100
Mlle. Eliza Garland Anderson.....	Québec.....	80
Edward Armstrong.....	Township d'York.....	8
Mme. Catherine Arnold, épouse de Walter Arnold.....	Woodstock.....	176
Mme. Monique Askin.....	Sandwich.....	22
Jacques Roy Audy.....	Ottawa.....	30
Mme. Mary Austin.....	Tecumseth.....	7
Major-Gén. Edward Aylmer.....	United Service Club, Londres, Angl.....	50
Anna Maria Baldwin.....	Toronto.....	30
Amiral l'hon. Augustus Warren Baldwin, décédé.....	do.....	284
Phebe Maria Baldwin, décédé.....	do.....	1
Robt. et Wm. A. Baldwin.....	do.....	5
Rév. Maurice S. Baldwin.....	Montréal.....	45
Mlle. Catherine Ball.....	Toronto.....	14
David Barker.....	Pictou.....	22
Mlle. Mary Ann Barker.....	do.....	14
Jane Robinson Barnes.....	Buffalo.....	3
John M. Bartley; M. D.....	Dublin.....	12
Rév. Thos. Henry Marsh Bartlett.....	Montréal.....	27
Major James Barwick, décédé; Exécuteurs, Hugh E. Barwick, Ste. Catherine, et John Barwick, Woodstock.....		47
Mme. Agnes Barwick.....	Woodstock.....	6
John Barwick.....	do.....	70
John Barwick, en fidéicommiss pour Mme. Letitia Philips Cottle.....		47
Mlle. Anna Maria Battersby.....	Cayuga.....	31
Mary Battersby.....	Weston.....	37
John Palmer Battersby, Jr.....	Toronto.....	19
John Palmer Battersby.....	Guelph.....	15
Mme. Elizabeth Bayley.....	London, Ont.....	57
Charles Beard.....	Bury St. Edmonds, Angl.....	20
John Beard.....	Woodstock.....	21
Beauford et Fils.....	Montréal.....	14
Rév. Ed. Wm. Beaven.....	Matilda.....	2
George Beebe.....	Riversmont, Finglass Bridge, Dublin, Irlande.....	29
François Bélanger (décédé): Pierre Bélanger tuteur pour les enfants.....		8
Rév. William Bell (décédé): James Bell, administrateur.....	Perth.....	29
Walter George Bellairs.....	Toronto.....	3
L'hon. Sir N. F. Belleau.....	Québec.....	80
Capt. Wm. J. Bellingham.....	Dundalk, Irlande.....	55
Exécuteurs de John Benbon, savoir: Hugh Miller, Charles Unwin et Donald McLean.....		20
E. H. Benjamin, Département des Postes.....	Québec.....	2
William Benjamin, Marchand.....	Montréal.....	2
Henry Edward Bennett.....		20
William Berczy.....	D'Ailebout, C. E.....	42
Robert Berrie.....	6, Inverness Terrace, Bayswater, Londres, Angl.....	23

## Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.

—(Suite.)

NOMS.	DOMICILE.	NOMBRE D'ACTIONN.
Ven. Alex. N. Bethune, D. D.....	Cobourg .....	66
Angus Bethune, décédé : Dr. Norman Bethune, exécuteur.....	Edinburgh, Ecosse.....	63
Capt. Wm. H. A. Bottesworth.....	Dover, Ang.....	39
Julia Ann Veronica Bethune.....	Cobourg .....	80
Laura Biddle .....	Sarnia .....	9
Edward S. Birch, gérant de banque.....	Montréal .....	5
Thomas W. Birchall, trésorier du fonds du Kent Testimonial.....	Toronto.....	14
Barbara Bissett .....	Port Hope .....	4
James Black, décédé, Duncan McFarlane, exécuteur.....	Ste. Catherine.....	46
William Blackwell.....	Polygon Cottage, Clifton, Bristol, Angl.....	23
Edward Hugh Blakeney, M. D., asst. chir. C. R. C., aux soins de T. C. Street.....	Chutes de Niagara.....	17
James Blott.....	Dunnville.....	67
Dlle. Naria Boake.....	Toronto.....	18
Anastasia Bogert.....	Brockville.....	32
William Bond .....	St. André, C. E.....	50
Sir Richard Henry Bonnycastle, décédé, Lady Frances Bonnycastle, exécutrice.....	Kingston.....	148
Dlle. Margaret Boog.....	St. Helier, Jersey.....	55
Peter Colin Campbell .....	Aberdeen, Ecosse.....	
Wm. Patrick Allardice.....	Glasgow, Ecosse.....	120
Col. Arthur Borton, C. B., 9e Régiment.....	No. 1 Bryanston Place, Bryanston Square, Londres, Angl.....	200
Richard Godfrey Bosanquet.....	Québec.....	33
Joseph G. Bossé, Avocat.....	Ludford Park, Ludlow, Shrop- shire, Angl.....	228
Sir Chas. H. R. Boughton.....	Uxbridge, Angl.....	231
Mme. Rosalind Boulton.....	Township d'Ancaster, B. de P. de Dundas.....	67
Washington Boulton .....	Cobourg .....	50
L'hon. G. S. Boulton et C. G. Buller.....	Toronto.....	3
Mme. Frances Boulton.....	Toronto.....	2
Charles Bowman, décédé.....	do .....	22
Wm. Thomas Boyd.....	Toronto.....	22
Geo. John Boyd.....	do .....	62
Henry Bradfield .....	Brockville .....	45
Jas. Foster Bradshaw, décédé.....	Québec .....	17
Juliana Bramley .....	Richmond, Surrey, Angl.....	17
Thos. Charlesworth Bramley.....	Québec .....	4
Charles Branch.....	Londres, Angl.....	30
Ann M. Breakenridge, décédé, Niagara, John G. Stevenson, exécuteur.....	.....	44
Mary Brennan .....	Toronto.....	7
Dlle. Jane Bridger.....	Kingston.....	18
Thomas Brightwen.....	Grand Yarmouth, Norfolk, Angl.....	50
Division No. 1, Fils de la Tempérance de Brockville, John Grant, trésorier.....	.....	24
Walter Richard Brown.....	Toronto.....	110
Christopher F. Brown.....	Bellevue Redlands, Bristol, Angl.....	101
G. S. H. Brown .....	Kingsey, C. E.....	32
Juge Wm. Case Brown.....	Ogdensburg, N. Y.....	25
Dlle. Eliza C. Brown.....	Cornwall.....	2
Charlotte Brown.....	Gore Landing, Township de Hamilton .....	28
John Brubacker.....	Berlin .....	32
Mme. Elizabeth Brydone.....	King.....	28
Mme. Elizabeth Brydone, tutrice de Andrew B. Brydone, mineur.....	do .....	1
Mme. Mary Agnes Buchanan .....	Pointe Hawthorn, Hillier, comté du Prince Edward.....	25
Timothy Henry Buckley.....	London, C. O.....	10
George Buckland .....	Toronto.....	130
George Budden Bancombe, J. R., bureau de Surrey, I. R.....	Edinburgh, Ecosse.....	19

## Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.

—(Suite.)

NOMS.	DOMICILE.	NOMBRE D'ACTIONS.
Edward Burstall.....	Québec .....	1,017
George Wm. Burton.....	Procureur, Hamilton.....	50
Richard B. Butland.....	Toronto.....	7
L'hon. Zacheus Burnham, décédé, A. A. Burnham, Exécuteur..	Cobourg .....	1
Mme. Elizabeth Burnham, décédé, A. A. Burnham, Cobourg, et J. G. Rogers, Exécuteurs .....	Township de Haldimand.....	24
Wm. F. Burke.....	Québec.....	30
Mlle. Arabella F. Burns .....	Ste. Catherine.....	4
Edward C. Burke.....	Québec.....	54
Thomas Burns.....	Ste. Catherine.....	14
Daniel Bryne.....	Toronto.....	12
Angus Cameron, décédé, George Michie, Exécuteur.....	do .....	1
Archibald Cameron et le Rév. P. G. Bartlett, Fidéicommissaire de S. B. Cameron .....	Kingston .....	45
L'hon. J. H. Cameron, Fidéicommis. de Ellen Elizabeth Cameron	Toronto.....	3
L'hon. J. H. Cameron, Fidéicommis. de John et Elizabeth Kaye.	do .....	16
L'hon. J. H. Cameron, Fidéicommis. de Mme. Elizabeth Clarke...	do .....	16
A. J. Cambie, Bureau des Statistiques et de l'Agriculture.....	Ottawa.....	15
James Campbell.....	Toronto.....	150
Duncan Campbell.....	Simcoe.....	170
Capt. Wm. Campbell, décédé: J. Hastings Ottway, Exécuteur.	86 rue Leeson, Dublin, Irlande...	56
Mlle. Catherine Carmichael.....	Toronto.....	3
Charles Ingersoll Carrol.....	do .....	15
Jane Carroll.....	Ottawa.....	3
G. Carruthers, W. Haslie, et H. C. Hogg, Exécuteurs de R. W. Starr.....	.....	16
Thomas Carscadden.....	Pictou.....	2
Edward Carter et Henry G. Rudden, Fidéicom. de Wm. Hepburn	Montréal .....	28
Rév. Conway E. Cartwright.....	Pine Grove .....	4
Exécuteurs de J. S. Cartwright, savoir: Sarah H. Cruikshank, P. Diehl, T. W. Robinson et J. R. Forsyth.....	Kingston .....	32
George E. Castle, Fidéicom. de ses enfants mineurs, Emily Sarah Castle et Mary Grace Castle .....	Cobourg .....	1
Mary Magdalen Cartwright, actuellement Mme. J. D'Arcy Cayley	Toronto.....	16
Rév. J. D'Arcy Cayley.....	do .....	20
L'hon. William Cayley.....	do .....	7
Edward Cayley.....	do .....	2
Francis M. Cayley.....	Grimstead Est, Sussex, Angl....	161
Robert Cellem, en fidéicommis. pour Mary Cellem et sa famille..	.....	8
Julien Chabot.....	Québec .....	20
Mlle. Jane Chadwick.....	Drummondville .....	15
Benjamin Chaffey.....	Brockville .....	40
John Chapman.....	Bury St. Edmunds, Angl....	10
William Chapman.....	do .....	30
Mme. Hannah Charles.....	Toronto.....	12
John Chalmers.....	Québec .....	125
Lieut. Col. Charles Chichester (décédé); Dame Mary B. Chi- chester, exécutrice.....	.....	66
Frederick Childs.....	Hamilton.....	150
Mme. Harriet Chisholm.....	Esquesing .....	3
Robert Christie, décédé.....	Québec.....	4
Church Society, Diocèse de Toronto.....	Toronto.....	22
do Diocèse de Huron.....	do .....	43
Eglise d'Angleterre, Asile des Orphelins de.....	Québec.....	16
John Clanaghan.....	London.....	5
Joseph Dorland Clapp.....	Hillier, Comté du Prince Edouard	14
George Thomas Claris.....	St. Thomas.....	6
Mlle. Margaret Matilda Claris.....	Buffalo.....	24
Mlle. Mary Isabella Clarke .....	Londres, Angl.....	16
Charles Clarke.....	Leamington, E. P., Gosfield. ...	11
Rév. J. S. Clarke.....	Saratoga, N. Y.....	94
Wm. Thompson Clevedon.....	Toronto .....	29
James Cobban, M. D. (décédé); Geo. Brown, J. Harrison et F. McCallum, exécuteurs; F. McCallum, exécuteur.....	.....	80

## Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.

—(Suite.)

NOMS.	DOMICILE.	NOMBRE D' ACTIONS.
Rév. Wm. Cochrane, décédé.....	Rivière Rouge.....	170
Hannah Maria Cochrane .....	Trenton .....	32
Martha Theresa Colman .....	Montréal .....	204
William Colquhoun.....	Dickinson's Landing.....	1
Dlle. Elizabeth Cook.....	Cayuga Sud.....	129
William Cook .....	B. P. de Maple, Vaughan.....	40
John Cook, Banquier, et Mme. Cecillia Cook, veuve, exécuteur et exécuteur du testament de Sarah Thyne.....	Alkhar, Co. de Goshen, Indiana.....	57
Wm. Clamp Cook.....	Toronto.....	67
William Cooper, décédé, Isabella Cooper, Port Colborne, exécutrice (Rév. W. E. Cooper, Administrateur de I. Cooper)	Port Colborne.....	50
Mme. Isabella Cooper, décédé, Rév. W. E. Cooper, administra- teur.....	do .....	45
Timothy Cooper.....	Nelson .....	6
Chas. Wm. Cooper.....	Mohawk .....	112
Daniel Cooper.....	Niagara.....	6
James Corbett, Département des I. R.....	Maple Cottage, Old Windsor, Berkshire, Angl .....	18
Mme. Armanella Corbett.....	Drummondville.....	48
Edward Cornwall.....	Trafalgar .....	40
Matthew Corry, M. D.....	Stamford .....	55
Mary Corwin.....	Fenwick .....	20
John Corwin, décédé, John Kerr, Jacob Garner, Catherine Corwin, de Stamford, et J. R. Henderson, de Pettham, exécuteurs.....	Stamford .....	21
Mme. Catherine Corwin (veuve) .....	Stamford .....	10
Thos. John Cottle .....	Woodstock.....	120
Mmile Coulon .....	Toronto.....	9
Alphonse Coulon.....	do .....	4
Caroline Counter .....	Kingston .....	2
George Counter.....	do .....	2
John Counter.....	do .....	1
John Counter, Jr.....	do .....	2
Mary Anne Cowan.....	Québec.....	2
Wm. et Jane Cowan, tuteur de Thos. Cowan, mineur .....	Thorold .....	1
Wm. Orr Cowan.....	do .....	1
Dlle. Eliza Cox.....	London.....	120
Capt. Adam Williamson Cradock, aux soins de H. A. Wood, Ecr., S. C. Constabulary.....	Albeylieux, Comté de Queen, Irlande.....	49
Rév. Thomas Green .....	Niagara .....	80
William Green .....	Québec .....	100
Dlle. Gertrude Creighton .....	Toronto .....	1
Dlle. Eleanor Eliza Creighton, Fidéli.....	do .....	5
William R. Croll.....	Osnabruck .....	9
Margaret Cross.....	Ste. Catherine.....	3
Adam Crooks.....	Toronto .....	15
George Cruikshank .....	Montréal .....	30
Major Général Chas. Crutchley .....	Chelsea, Angl.....	139
James Cummings .....	Chippawa .....	10
Lennox Cunningham, M. D .....	1, Royal Naval Hospital, Haslar, Gosport, Angl.....	28
David Cunningham.....	Montréal .....	21
Col. Robert Alex. Cuthbert, aux soins de Stilwell et Cie.....	22, rue Arundel, Strand, Lon- dres, Angl.....	200
Mme. Mary Jane Curran .....	Ottawa .....	12
James Dakers.....	Montréal .....	28
Mme. Sarah Charlotte Dalkin.....	Québec .....	80
Mme. Mary B. Dampier .....	Bruton, Somerseshire, Angl.....	64
John L. Dampier, En fid. pour Lawrence Henry et Edward Dampier, mineurs .....	London, C. O.....	7
Nehemiah Dancy.....	Toronto.....	4
Mme. Mary Anne Darley.....	Pictou.....	20

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.—  
(Suite.)

Noms.	DOMICILE.	NOMBRE D'ACTIONN.
Mme. Sophia L. Darling .....	Orillia. ....	24
Mme. Veuve Jané L. Darrack .....	Maryon Road, Woolwich, Kent Angl .....	232
Rév. Wm. David .....	St. Faquies Rectory, Glamorgan, S. Wales.....	100
Richard Davies .....	Tecumseth .....	68
Mme. Martha Dawson .....	Québec .....	16
John Day .....	.....	43
François Day .....	.....	28
Thomas Dean .....	.....	58
Robert H. Dee, décédé, Elizabeth Dee, exécutrice.....	Stamford .....	12
Edward B. De Fonblanque.....	6, rue Duke, Westminster, Lon- dres, Angl .....	30
Antonio Jose De Mariateque, aux soins de Drake, Kleinwort et Cie	Londres, Angl.....	50
Elizabeth Sophia Denison.....	Québec .....	48
A. W. Denmark .....	Seymour.....	22
Dlle. Eliza Derbshire.....	Québec .....	40
Mme. Veuve Martha Derbshire.....	Lennoxville .....	5
George E. Desbarats.....	Québec .....	33
George E. Desbarats, Avocat, et Mme. Veuve Louisa P. Des- barats, exécut. du Test. de George Desbarats, décédé.....	Québec .....	418
John Devlin .....	Montréal .....	9
Plummer Dewar .....	Hamilton .....	50
John Dewe, Inspecteur des B. de P.....	Toronto .....	50
William Dewar .....	Hamilton .....	80
Mme. Jane Diamond.....	Bowmanville.....	17
William Dickson .....	Galt.....	90
James Dickson, décédé, Mme. Harriet Dickson, exécutrice.....	Trois-Rivières.....	5
Mme. Veuve Harriet Dickson.....	do .....	40
Benj. Homer Dickson, fidéicom. pour Harriet E. M. Boulton.....	Toronto.....	12
Peter Diehl.....	do .....	68
Peter Diehl, Toronto, et T. W. Robinson, Kingston, fidéicom. pour Mme. Bowen Van Stranbanzee.....	.....	16
John Dingman .....	Pictou.....	8
Jesse Doan .....	Gwillimbury Est. ....	30
Eliza Dobbin.....	Kingston .....	2
William Dodd .....	Port Hope .....	8
Harriet Doller.....	Belleville .....	13
John Donald.....	Dalhousie, comté de Lanark, B. de P. McDonald's Corners .....	4
Philip A. et Stephen H. Dorland.....	Pictou.....	26
John Dorothej.....	Toronto.....	16
James Dorr .....	Québec .....	32
William Dougall .....	Hallowell, dist. de Prince Edouard	100
James Douglas.....	Goderich.....	3
Rév. John Douse.....	Ottawa .....	30
John P. Downes.....	Pictou.....	168
Dlle. Priscilla Driscoll.....	Toronto.....	50
John Humphrey Drinkwater.....	Orillia .....	61
John Drinkwater .....	Farnham, Angl.....	4
James Drury, décédé, Thomas Drury et Hannah Henderson, exécuteur et exécutrice.....	Essa Ouest.....	40
John Drumond, cult.....	Petite Côte.....	136
George Duggan .....	Toronto.....	238
Ed. H. Duggan .....	do .....	6
Dlle. Eliza Duncan .....	do .....	2
Chas. E. Dunn .....	Ste. Ursule, Trois-Rivières.....	167
Chas. E. Dunn, Ste. Ursule, Trois-Rivières, et R. Gilmour, Toronto, en fidéi. pour Mme. E. C. Zimmerman.....	.....	80
Dr. William Durie.....	Toronto.....	61
Dlle. Mary Durnford.....	Montréal .....	40
William Ecles .....	Ste. Catherine.....	70
Richard P. Edmonds.....	Truicknell House, Reading..	82
Dlle. Caroline Edwards.....	Pictou.....	3

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er Janvier 1869.—  
(Suite.)

Noms.	DOMICILE.	NOMBRE D'ACTIIONS.
Rév. Chas. Elliott.....	Tattingson, près d'Ipswich, Ang	200
Edward G. Elliott, M. R.....	Greenhill, Kinsale.....	32
Major-Général Poole England, et C. L. England, son épouse.....	Dover.....	66
John Emmerson.....	Comté Victoria, Nou.-Brunswick	70
Frances Ermatinger.....	St. Thomas.....	56
Mme. Achsah Ermatinger.....	do.....	58
E. Ermatinger, exécuteur de E. Spiers.....	do.....	12
Major John H. Esten.....	Newmarket.....	137
J. Bell Ewart, décédé, Mary Ewart, John Ewart, Angl., Lieut.-Col. D. Ewart, Jas. McIntyre, Hamilton, et Adam Crooks, exécuteurs.....	Toronto.....	11
Robert Fair.....	Victoria Corners, B. P. Brock.....	12
Dlle. Mary Falconbridge.....	Drummondville.....	40
Major John S. Farrell.....	.....	20
John Ferris.....	Toronto.....	22
Samuel P. Finch.....	Québec.....	70
Martha A. Finalay.....	Brockville.....	26
Dlle. Jane Finkle.....	Kingston.....	5
Louis Fiset.....	Québec.....	50
—Fiset, avocat.....	do.....	5
R. Fitzimmons.....	Brockville.....	3
Henry W. Filton.....	Toronto.....	107
Dlle. Mary H. Fitzgerald, 68e régiment.....	.....	23
Edward Fitzgerald, protonotaire.....	Toronto.....	22
Dlle. Mary Flint.....	Woolwich.....	7
Mary Grace Foote.....	Oakville.....	32
Duncan Forbes.....	Niagara.....	5
John R. Forsyth.....	Kingston.....	200
Hetherington Foster.....	Toronto.....	31
Fife Fowler, M. D.....	Kingston.....	27
George Fox.....	Kingsbridge, Devon, Ang.....	20
George Frampton.....	Poole, Ang.....	50
Mme. Martha S. Fraser.....	Québec.....	6
James Fraser, exécuteur de John Jenkins.....	Kingston.....	58
Rév. George Frost.....	28, Kensington Square, Londres..	49
Rév. P. Frost.....	Brighton, Ang.....	49
Mme. Cynthia Fuller.....	Toronto.....	172
Rév. T. B. Fuller.....	do.....	29
Daniel Galbraith.....	Scarboro.....	192
Mme. Martha M. Gale.....	Québec.....	40
Thomas Galt.....	Toronto.....	1
Clarke Gamble, en fidéicommis.....	do.....	3,948
Charles Gardiner.....	Elizabethtown, comté de Leeds..	9
George Gardiner.....	Yonge.....	8
Joseph Gardiner.....	Township de Toronto.....	3
Pierre Garneau.....	Québec.....	6
Dorothée E. Gaudet.....	do.....	32
En fidéicom. pour E. J. George (mineur), sav.; Rév. W. Cochrane	Laprairie.....	40
Robert Gibb.....	Moore.....	23
William Gibson.....	Storrington.....	8
Mme. Ann Gibson, Wilmington, Illinois, décédée le 7 nov., 1867; actions léguées à Mme. W. Francis Pope.....	Boîte 429, Wilmington, Illinois..	12
John Gibson, Storrington, Thos. Kirkpatrick et T. S. F. Kirkpatrick.....	Kingston.....	20
Mme. E. Gilbert.....	Toronto.....	14
Mme. Christian Glass.....	Sarnia.....	26
Charles Glassford.....	Edwardsburgh, C. O.....	12
G. G. Glyn et St. L. R. Glyn.....	67, rue Lombard, Londres, Ang..	500
Dlle. E. Anne Goldie.....	Jersey.....	40
Barbara Golithly.....	Perth.....	2
William Gooderham.....	Toronto.....	129
Henry R. Goodman.....	Ste. Catherine.....	80
J. R. Gowan.....	Barrie.....	2
Frederick Graham.....	Rach.....	5

## Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.

—(Suite.)

Noms.	RESIDENCE.	No. DES ACTIONNAIRES.
Mme. A. Graham, en fidéicommiss pour Joseph Graham.....	Rach .....	4
Mme. A. Graham.....	Rach .....	23
Peter Graham.....	Kingston .....	32
Arthur Grantham.....	Toronto .....	94
Rév. Elliott Grasett.....	Simcoe .....	26
Rév. H. J. Grasett.....	Toronto .....	64
Rév. H. J. Grasett, en fidéicommiss pour Henry J. Grasett.....	.....	2
Rév. H. J. Grasett, en fidéicommiss pour Frederick Grasett.....	.....	1
Rév. H. J. Grasett, en fidéicommiss pour George Grasett.....	.....	2
Rév. H. J. Grasett, en fidéicommiss pour Agnes S. Grasett.....	.....	1
Rév. H. J. Grasett, en fidéicommiss pour Henrietta G. Grasett.....	.....	8
Rév. H. J. Grasett et l'hon. J. H. Hagerty, en fidéicommiss pour M. H. Gates.....	.....	2
Rév. H. J. Grasett, en fidéicommiss pour A. W. Grasett.....	.....	1
Rév. H. J. Grasett et Rév. H. Scadding, en fidéicommiss pour Francis J. Baldwin.....	.....	35
Mme. Martha Graveson.....	Niagara .....	9
William Green.....	Bothworth, Comté de Peel .....	13
Rév. Anson Green, D. D.....	Toronto .....	74
John Greenshields, en fidéicommiss pour E. M. Black, son épouse.	Montréal .....	67
Dlle. S. H. Griffin, aux soins de W. H. Griffin, Départ. du B. des P.	Ottawa .....	11
William H. Griffin, do .....	do .....	12
Henry H. Griffin, do .....	Kingston .....	1
Henry E. Gunn.....	Québec .....	24
Hugh W. Gwynne.....	Toronto .....	24
John W. Gwynne.....	do .....	50
C. S. Gzowski.....	do .....	294
John Hacking.....	Lot 21, Con. IV., Whitchurch.....	85
Ann C. Hagaman.....	Kingston .....	9
George Hague.....	Toronto .....	10
Jane C. Haight.....	Pictou .....	4
C. B. Hall, M. D.....	Toronto .....	50
Mary Hall.....	Pictou .....	1
George Hallen, Jr.....	Dundas.....	22
Arabella D. H. Hallen.....	do .....	22
Lieut.-Col. W. R. Halliday, aux soins de Cox et Cie.....	London.....	70
George Hamilton.....	Toronto.....	467
Robt. H. Hamilton.....	Montréal.....	20
L'hon. J. Hamilton, John Paton, T. Kirkpatrick et A. S. Kirkpatrick, fidéicommissaires pour Jane C. McPherson.....	Kingston.....	274
R. Douglas Hamilton, décédé, J. Williamson, Bosanquet, et C. Neilson, exécuteurs.....	Widder.....	12
Orton Hancox.....	Bath, C. O.....	323
Mme. Mary Hancox.....	do .....	53
William Hannington.....	Oakville.....	13
Elizabeth Hardie, maintenant Smith.....	London.....	23
Timothy H. Hardy, décédé, J. L. Hardy, exécuter.....	Québec.....	5
Mme. Julia L. Hardy.....	Québec.....	5
John Harley, décédé, Susanna M. Harley, administratrice.....	Scarboro.....	99
Rév. James Harris.....	Kempville.....	15
Mme. Elizabeth Harris.....	Township de Toronto.....	19
Mlle. Margt. M. Harris.....	do do .....	33
Elizabeth Mary Harris.....	do do .....	40
Arthur B. Harris.....	do do .....	11
J. Beveridge Harris.....	do do .....	22
J. Beveridge Harris, en fidéicommiss pour Lucy L. et Anne S. Harris, mineures.....	do do .....	36
Samuel Hart.....	Cornwall.....	60
Jas. A. Harvey, décédé, Barbara et Jas. Harvey et John Marjoribanks Lawder, exécuteurs.....	Niagara.....	77
Mme. Esther Harvey.....	St. David's.....	34
Mme. Jane Harvey.....	Québec.....	10
Arthur Harvey.....	do .....	20
Dlle. Augusta Hassard.....	2, Chattern Terrace, Kingston-on-Thames, Angleterre.....	153

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1<sup>er</sup> janvier 1869.

—(Suite.)

NOMS.	RESIDENCE.	NO. DES ACTIONNAIRES.
Mary Hatt, décédée .....	Port Hope .....	45
John Harr.....	Scarboro.....	27
Capt. W. H. W. Hawtayne.....	Québec .....	30
William G. Hayward.....	Bridge street, Reading, Angl.....	30
Rév. Isaac Hellmuth, D. D.....	London.....	106
Jane et Anne F. Henderson.....	Boose's Place, Plymouth, Angl.....	25
James A. Henderson.....	Kingston.....	2
Mme. Ann Henderson.....	Toronto.....	11
Philip Henry.....	Montréal.....	10
Rév. W. M. Herchmer.....	Kingston.....	140
Dlle Jane C. Herchmer.....	do.....	12
Andrew Heron.....	Niagara.....	20
Catherine D. Heron.....	do.....	2
Thos. W. Herrick.....	Toronto.....	81
William Hewlert.....	do.....	5
Dlle. Mary Hicks.....	41, Gray's Inn Road, Upper North-Place, London, Angl.....	24
Philip Francis St. Hill.....	Québec.....	60
Arundel Hill.....	Clear Lake, Dunner.....	14
H. L. Hime.....	Toronto.....	20
Dlle. Mary Ann Hinds.....	Kingston.....	42
Thomas Richard Hislop.....	Cott's Gate Hill, Ripon, York-shire, Angl.....	24
Capt. Thomas Hodgetts.....	London, C. O.....	7
Henry Hodgson.....	Beaverton.....	27
Dlle. Isabella Hogg.....	King.....	1
William Hogg.....	York Mills.....	1
Thos. Holcroft.....	Oxford-Ouest.....	6
Erastus Holden.....	Belleville.....	20
William Holditch.....	2, Clarendon Terrace, Plymouth, Angl.....	100
Rév. Henry Holland.....	St. Catherines.....	10
Jane Amelia Holland.....	London, C. O.....	8
Charles Holland, chemin de fer G. O.....	Hamilton.....	6
J. R. Homfray et Rév. F. W. Edmonds.....	Glamorgan, Wales Sud.....	70
Alfred Hooker.....	Prescott.....	32
Edward Hooper.....	Toronto.....	250
Mme. Frances Hopkins.....	Niagara.....	70
J. Holmes Hopkins.....	Lindsay.....	1
Lucy Smith Hore, et Cbarity Hore.....	10, Bellevue Place, Plymouth, Angl.....	104
James Smith Hore.....	Dartmouth Villa, Canonbury Park, Islington Nord, London, Angl.....	56
Dlle. Amelia S. Hosener, aux soins de T. C. Street.....	Niagara Falls.....	75
John Houlston.....	Trois-Rivières.....	9
James Hoy, Service Civil.....	Ottawa.....	134
Paul Hua.....	Montréal.....	10
Alex. Hubbs.....	Township de Hallowell.....	5
Rév. Joseph Hudson.....	Hexam, Angl.....	63
Nicholas Hugo.....	Kingston.....	25
Roderick Hugonia.....	Halifax, N.-E.....	80
Dlle. Henrietta Hunt.....	Québec.....	120
Dlle. Catherine Hunter.....	Port Talbot.....	34
Mme. Jane Hunter.....	do.....	16
Dlle. Fanny Talbot Hunter.....	do.....	34
William Hunter.....	do.....	34
Thos. G. Hurd, Adam Crooks, et Edwin Epsworth W. Hurd, fidéicommissaires en vertu du contrat de mariage d'Eliza M. Hurd.....	.....	36
Frederick I. Hutchison, 64 <sup>e</sup> régiment.....	.....	186
Loge Ionique indépendante et acceptée des Maçons.....	Toronto.....	1
Synode incorporé, Diocèse d'Ontario, en fidéicommiss pour le fonds de Mission.....	do.....	71
Synode incorporé, Diocèse d'Ontario, en fidéicommiss pour l'école paroissiale de Cornwall.....	do.....	1

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.  
—(Suite.)

NOMS.	RESIDENCE.	NO. DES ACTIONNAIRES.
Synode Incorporé, Diocèse d'Ontario, en fidéicommiss pour le fonds des écoles paroissiales de Cornwall.....	Toronto .....	2
Synode incorporé, Diocèse d'Ontario, fonds des veuves et orphelins .....	do .....	3
Rév. Chas. L. Ingles .....	Drummondville.....	38
Emily C. Ingles .....	do .....	5
Mme. Jean Ironsides .....	Dundas.....	10
George Irvine.....	Québec .....	18
Mme. Hannah M. Irving.....	Drummondville.....	84
Emilius Irving.....	Hamilton .....	130
Emilius Irving et Henry Erskine Irving.....	do .....	30
Henry Erskine Irving.....	do .....	30
Samuel Ivor.....	St. Thomas.....	81
William Jago.....	Montréal .....	4
Mme. Frances Jameson .....	Québec.....	30
John Jardine.....	Algonquin .....	10
Geo. Stephen Jarvis.....	Cornwall.....	84
Richard Jeffrey.....	Nissouri .....	12
Edward Jeffs.....	Gwillimbury Ouest. ..	21
Rév. Francis Jeanne, D. D.....	Oxford .....	100
Reuben Miller Johns, décédé, Alder Johns, exécuteur.....	Elizabethtown.....	80
Mme. Isabella Johnson.....	Cobourg .....	22
Rév. W. A. Johnson.....	Weston.....	9
Robert Johnson.....	Toronto .....	6
Cecilia Johnson, Alice Johnson et James Johnson, Joseph Wilson, tuteur.....	Sault Ste. Marie.....	23
Robert D. G. Jones, décédé, Eliza Jones.....	Ancaster.....	13
Chas. Arthur Jones.....	Toronto .....	5
Mlle. Catherine Jones.....	Brockville .....	4
Wm. Herbert Jones.....	Québec.....	65
Edwin Allen Jones.....	do .....	35
Clarkson Jones.....	Toronto .....	10
Abraham Joseph.....	Québec.....	140
Josiah Jowett.....	Morpeth .....	23
Henry Keevil.....	6, Thomas street, Bath, Angl.....	32
James Keith, en fidéicommiss.....	Beauharnois .....	13
James Keith.....	do .....	68
Roderick D. Kennedy.....	Bath, C. W.....	6
Rybert Kent.....	Kingston .....	80
Mlle. Belinda Kent.....	do .....	20
Edward Kent, Bureau d'Enregistrement du ch. de fer G. N.....	King's Cross, London, Angl.....	51
Jas. Kirkpatrick Kerr.....	Toronto.....	86
Eliza King, fidéicommiss pour Evangela King, mineure.....	Orillia .....	8
Brinsley King.....	Québec .....	2
William Kingsford.....	Toronto .....	50
Rupert E. Kingsford.....	do .....	2
Fred. W. Kingstone.....	do .....	10
Arthur J. Kingstone.....	Elartan, Warkwick, Angl.....	200
Thos. Kirgan, décédé, Margaret McLean, exécutrice.....	.....	15
Thomas Kirby, décédé, Alice Kirby, exécutrice.....	.....	8
Thomas Kirkpatrick et P. Dollard, fidéicommissaires.....	Kingston .....	40
Thomas Kirkpatrick, Kingston, Charles Unwin, Toronto, fidéicommissaires en vertu du contrat de mariage de Charles Unwin et Elizabeth, son épouse .....	.....	37
Thomas Kirkpatrick et George Baxter, pour la société permanente de construction de Kingston.....	Kingston .....	120
Thomas Kirkpatrick.....	do .....	153
William W. Kirkpatrick .....	do .....	4
Mlle. Marianne Kirkpatrick.....	do .....	3
Mme. Helen Kirkpatrick.....	do .....	6
Thos. Wm. Kyle.....	Montréal .....	24
La Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, François Vézina, Secrétaire et Trésorier.....	Québec .....	120
Asile des Dames Protestantes .....	do .....	9

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.  
—(Suite.)

NOMS.	RESIDENCE.	NO. DES ACTIONNAIRES.
Thomas Lagalle.....	Québec .....	100
John Laidley, aux soins de Barron et Smith.....	6, Duke street, Westminster, London, Angl. ....	45
Patrick S. Laing, aux soins de Cox et Cie.....	London.....	16
Antoine G. Lajoie .....	Québec .....	64
Edmund S. Lally.....	Barrie .....	200
Samuel L. Lane.....	Montréal .....	20
Gilbert H. La Rueg.....	Québec .....	5
Priscille Lavasseur.....	do .....	3
Lawrence Lawrason.....	London, C. O.....	205
Mme. Jane Layton.....	Manatowaning Island .....	19
Wm. Henry Lee, Greffier du Conseil Privé.....	Ottawa .....	63
Arabella Lee.....	Niagara .....	14
Ralph Leeming.....	Dundas .....	17
James Leeming.....	do .....	17
Braithwaite Leeming.....	do .....	33
Robt. Land Leeming.....	Gladford, Comté de Wentworth.....	17
William Leeming.....	do do .....	17
Lieut. Col. John Henry Lefroy, A. R.....	.....	121
Col. Thomas Le Marchant, E. R.....	.....	65
Henry Le Mesurier.....	Québec .....	24
Andrew Lemon .....	Guelph .....	160
Arthur Lepper .....	Toronto .....	40
Rév. Abraham Le Sueur.....	Rectory, Granville, Jersey .....	45
William Leslie, décédé, Alex. Sinclair Moore, exécuteur.....	.....	22
Anthony Leslie.....	20, Alfred Place, Brampton, Angl.....	6
Jane Lester.....	Indiana, C. O.....	80
Sarah Lester.....	do .....	4
Margaret Lester (ci-devant Mussen).....	do .....	9
Mme. Sarah Levesconte .....	Belleville .....	80
Mlle. Rose Henrietta Levesconte.....	do .....	29
Alfred Jarvis Lindsay.....	Toronto .....	67
Michael Lindsay, décédé, Phoebe Lindsay, exécutrice.....	Hornby, Comté de Halton.....	16
David Lloyd .....	Llwyn, Nantwel, Kingston, Rad- norshire, Wales.....	60
Christopher L. Lloyd.....	Québec .....	20
James Logie.....	Fiamboro Quest .....	145
Robert Lomas.....	Québec .....	20
William London, Toronto, John Burgough, Whitby, et Mary A. Wilson, Exécuteurs de G. Wilson, décédé.....	.....	4
Alex. Hamilton Loughman.....	Corfu .....	189
Nathaniel Low.....	Nanticoke .....	32
Thomas Lynes, Administrateur de la succession de Charles Lynes, décédé.....	Township de North Norwich, Comté de Oxford.....	8
Thomas Lynes.....	North Norwich.....	3
Jane Lyons, décédé, Charles Mitchell, Exécuteur.....	Woodburn .....	23
Mlle. Emily McArthur.....	Dublin .....	160
James McArthur, décédé, James McArthur, Exécuteur.....	London, C. O.....	100
Rév. William Macaulay.....	Pictou.....	51
Mme. Charlotte S. Macaulay .....	do .....	4
Mme. Anne Geo. Macaulay, décédée, Mlle. Anne J. Macaulay, Ride Court, Rochester, Kent, Angl., et I. G. Norton Darby, Lincoln's Inn, London, Angl., Exécuteurs.....	.....	49
George Macbeth.....	London, C. O.....	562
George Macbeth.....	London ou Port Talbot.....	50
And. Taylor McCord, Toronto, en fidéicom. pour Elizab. Lepper.....	.....	13
Thomas McCormick.....	Niagara .....	60
Andrew Taylor McCord.....	Toronto .....	10
Rév. Malcolm McDonald.....	Stanslead, C. E.....	140
D. Mitchell McDonald.....	Toronto .....	1
W. John Macdonell.....	do .....	19
Jas. Stock, Président, et William J. Macdonell, Gérant, Banque d'épargnes.....	do .....	467
James Macdonell.....	do .....	1

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.  
—(Suite.)

Noms.	RÉSIDENCE.	NO. DES ACTIONNAIRES.
Daniel McDougall.....	Niagara .....	40
Michael McDowd.....	Toronto .....	6
Alexander McFarlane.....	Etobicoke.....	9
Rév. Robert McGill, décédé.....	Montréal.....	24
William McGivern.....	St Catharines.....	16
John F. McGlashan.....	Stamford, comté de Welland.....	50
James G. McGrath.....	Québec Sud.....	24
Mme. Isabella McGreever.....	Glanford.....	17
Thomas McGreevy.....	Québec.....	360
Thomas McIlwraith.....	Hamilton.....	16
Mme. Georgianna J. McIndoe, femme de William D. Meikle.....	Québec.....	40
James McIntyre, Hamilton, et Rév. C. J. S. Bethune, Cobourg, en fidéicommiss pour Jane Frances Bethune, épouse de R. H. Bethune.....	Hamilton.....	12
James Clark McKeand.....	do.....	40
Mlle. Barbara McKeand.....	do.....	25
Arch. V. McKeand.....	do.....	35
Mme. Philles McKee.....	Sandwich.....	22
Mme. Isabelle McKenzie.....	London, C. O.....	22
Mme. Sarah Mackenzie.....	Port Hope.....	184
Mme. Sarah Mackenzie, en fidéicommiss.....	do.....	40
John G. Mackenzie.....	Montréal.....	16
Mme. Lucretia Mackenzie.....	Belleville.....	68
Rév. George Mackie, D. D., Vicaire de Chilners.....	Coten, Warwickshire, Angl.....	80
Margaret McKirdy, maintenant Haymaker.....	London.....	1
Donald McLean.....	Township de Morris Huron.....	5
John McLean.....	Montréal.....	60
Mme. Jane McLeod.....	Kingston.....	114
James McMaster.....	Toronto.....	29
Daniel McMichael.....	do.....	200
Mme. Maria O. McMicking.....	Chippawa.....	121
Alexander McMillan, décédé, Roderick Matheson, exécuteur.....	Perth.....	56
Duncan McMillan.....	Grenville.....	10
Mme. Sarah McNicol.....	Glasgow, Ecosse.....	120
L'hon. D. L. Macpherson.....	Toronto.....	156
Robert B. McPherson.....	Thorold.....	27
Dr. Calvin McQuesten.....	Hamilton.....	406
Richard Machell.....	Aurora.....	20
Mme. Ann Macklem.....	Chippawa.....	23
Mary C. Maddison, en fidéicommiss pour E. W. R. Maddison, min.	Toronto.....	1
John Mair.....	Lanark.....	20
William Sheaison Mairs.....	Tecumseth.....	18
Alfred A. Malet.....	.....	108
Edward Malloch, décédé, Mme. Margaret Malloch, exécutrice.....	Ottawa.....	160
Le Très-Hon. Comte de Mansfield.....	.....	540
Frederick Mantovani.....	Pavia, Lombardie.....	80
Jane Bennett Marks.....	Kingston.....	160
Jane Marshall.....	Pictou.....	11
Richard Martin.....	Cayuga.....	18
Edward Martin.....	Hamilton.....	20
J. Herbert Mason.....	Toronto.....	40
J. A. Mathieson.....	Cavignol, Vaudreuil.....	16
William Mathers, décédé.....	Toronto.....	100
William Matthie, décédé, John Ross et Geo. Easton, exécuteurs.....	Brockville.....	31
Joseph Hooper Mead.....	Toronto.....	400
Mme. Susanne Meik.....	Bath, Angl.....	36
Rév. William Meldrum.....	Bureau de poste d'Harrington, comté d'Oxford.....	60
Mme. Zipporah A. Meneilley.....	Niagara.....	2
Thos. Fraser Meneilley, mineur.....	Kingston.....	1
Charles Merritt.....	St. Jean, N.-B.....	60
James Metcalfe.....	Township de York.....	8
J. Mewburn, D. D., en fidéi-commiss pour Mlle. Margaret Davison.....	Stamford.....	5

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869;  
—(Suite.)

NOMS.	RÉSIDENCE.	NO. DES ACTIONNAIRES.
Edward Mihell.....	London, C. O.....	27
Edward Mihell, Jr.....	do.....	2
Edward M. Miles.....	Toronto.....	8
Mme. Eliza Miles.....	Sarnia.....	28
Walter M. Mills.....	Woodstock.....	40
Mme. Anne Miller.....	Toronto.....	60
Rév. John Miller, St. Paul's Parsonage.....	Preston.....	50
Elizabeth Milne et Robert Armstrong, exécuteurs de Peter Milne.....	.....	26
John F. Mittleberger.....	St. Catharines.....	9
Mlle. Helena C. Mittleberger.....	do.....	22
William Moore.....	Québec.....	40
George Monro.....	Toronto.....	91
Compagnie d'assurance pour le feu et pour la vie de Montréal, W. Murray, gérant.....	.....	339
John J. Morgan, décédé, J. A. Dix, administrateur.....	New-York.....	56
John Morgan.....	3, Sussex Place, Hyde Park, London, Angleterre.....	20
Mlle. Marie E. Malvina Morley.....	Montréal.....	50
Edward Morris.....	Tecumseth.....	15
L'hon. James Morris, décédé, Emily Morris, Perth, W. Sherwood, Brockville, et J. H. Morris, exécuteurs.....	Toronto.....	18
William Morrow.....	do.....	2
Mary Frances Mortimer.....	do.....	16
Rév. Arthur Mortimer.....	do.....	40
Herbert Mortimer.....	do.....	2
Arthur Lee Mortimer.....	.....	1
Benjamin Morton.....	Toronto.....	77
Henry R. Morton.....	do.....	12
Thomas Mossington.....	Georgina.....	34
Mme. Mary Ann Mossington.....	do.....	2
Rév. J. J. S. Mountain, Milston Rectory.....	Amesbury, Wiltshire.....	132
Mme. A. M. Mountain.....	Cornwall.....	34
Samuel Muckleston.....	Kingston.....	103
Municipalité de Hillier, comté du Prince-Edouard, W. Young, trésorier.....	Pictou.....	32
Municipalité de Wellington, comté du Prince-Edouard.....	.....	27
Municipalité d'Athol, comté du Prince-Edouard, J. S. Cairnduff, trésorier.....	Pictou.....	57
Municipalité de Sophiasburg, comté du Prince-Edouard, H. Dunning, trésorier.....	.....	111
Municipalité de Hallowell, comté du Prince-Edouard, J. Richards, trésorier.....	Pictou.....	114
Municipalité de Dalhousie, Sherbrooke Nord et Lavant, comté de Lanark, Jas. Reid, trésorier.....	.....	36
R. Humphrey Murphy, en fideicommissis.....	Montréal.....	38
Samuel G. Murray.....	Kingston.....	48
John Murray, assistant-commissaire-général.....	.....	558
Mme. Ellen B. Murray.....	Drummondville.....	80
Col. Robert Muter.....	Toronto.....	81
John Nairne, décédé.....	Murray Bay, comté de Charlevoix, C. E.....	45
Francis Neal.....	Erington, Cheltenham.....	56
Esther Nelson.....	Drummondville.....	5
Alfred Nelson.....	Montréal.....	75
Wm. Joseph Newton.....	Québec.....	40
Wm. Balmer Nicol, M.D.....	Toronto.....	20
A. et S. Nordheimer.....	do.....	23
Samuel Nordheimer.....	do.....	12
Mme. Henrietta Nowell.....	do.....	12
David Ogilvy.....	Ottawa.....	25
George Ogle.....	Dysart, Delvin, Irlande.....	50
George Oliver.....	Hawick, Ecosse.....	50
Mme. Elizabeth Orkney.....	Québec.....	22

## Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.

—(Suite.)

Noms.	RESIDENCE.	No. DES ACTIONNAIRES.
Mme. Eliza M. Orkney.....	Québec.....	4
Mme. Margaret Orr, tuteur et curateur de W. Orr, mineur.....	Comté de Welland.....	1
Rév. Featherstone L. Osler.....	Dundas.....	29
E. B. Osler.....	Toronto.....	5
John B. Oxley.....	St. Cathérines.....	10
Rév. Alexander Shaw Page.....	St. Anne's Parsonage, Lancaster..	48
Horatio E. Paget.....	Anglesea Barracks, Portsmouth, Angl.....	29
Mme. Matilda Palmer.....	Glandford.....	17
Mme. Elizabeth L. A. Pane.....	Farnham, Surrey, Angl.....	27
Charles Parke, décédé, Charles J. Parke, Exécuteur.....	Henley House, Dorset, Angl.....	29
Col. William Parke, 72e Highlanders.....	Henbury House, Dorset, Angl.....	54
John R. Parke.....	Colchester.....	51
Mme. Mary Parnall.....	Kingston.....	50
Peter Paterson.....	Toronto.....	80
Charles W. Paterson.....	do.....	30
James F. Paterson.....	do.....	155
Rév. Henry Patton, D. D.....	Cornwall.....	5
Mme. Georgina Patton.....	do.....	4
Mlle. Anne C. Patton.....	Prescott.....	52
James Patton, Jr.....	Québec.....	53
Hugh Patterson.....	Amherst Island.....	8
Elizabeth Patterson.....	London.....	11
Mlle. Lydia Payne.....	Nermery, près de Frome, Somerset, Angl.....	218
Charles A. Payne.....	Prescott.....	40
Elizabeth L. Peade.....	Montréal.....	24
John P. Peavey.....	do.....	2
James Pearce Pearce.....	1430, Spruce street, Philadelphia..	50
George R. Penfold.....	do.....	10
Charles Pentland, Fidéicommis.....	Québec.....	6
J. Ham Perry.....	Whitby.....	30
James F. Peto.....	48, Morland Square, Notting Hill, London.....	96
William G. Pettit.....	Trafalgar.....	13
J. Smith Pettit.....	do.....	6
Thomas Piddington.....	Québec.....	50
Charles Pitt.....	do.....	10
William B. Phipps.....	Toronto.....	2
Charles Plenderleath, décédé, Mme. Lannah W. Plenderleath, Exécutrice.....	Clifton, Bristol.....	112
Capt. Thomas Polly.....	Amherst Island.....	20
Thomas Porter.....	Lanskey, B. de P., King.....	11
James Porter.....	Ottawa.....	40
Edward Poston.....	Québec.....	35
William Poston.....	do.....	20
Major Thomas W. Prevost.....	Stammix Hall, Carlisle.....	15
Esau John Price.....	Québec.....	26
Thomas Priestman.....	Wainfleet.....	5
Mlle. Eliza M. Prince.....	4, Doddington Place, Kenning- ton, Surrey.....	100
Charles D. Proctor.....	Montréal.....	40
William Proudfoot, J. L. Robinson et Jas. Henderson.....	Toronto.....	220
Banque de la Prévoy. et d'Épargne, Québec, G. Veasey, caissier..	.....	433
Abraham V. V. Pruyne, décédé, Louisa M. Pruyne, Adminis- tratrice.....	Picton.....	100
P., maintenant Fussel Puckridge.....	Paris, C. O.....	63
George Purkiss.....	Montréal.....	8
Mlle. Margaret Pym.....	38, Upper Harley street, London..	500
Co. d'Assurance Marine de Québec, W. J. Withall, Président, A. Fraser, Secrétaire.....	.....	100
L'hon. Jules Quesnel, décédé, Josetta Cotte V. Quesnel, Ad- ministratrice.....	Montréal.....	13
Josetta C. V. Quesnel.....	do.....	1
A. C. Quimley.....	Hamilton.....	50

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.  
—(Suite.)

Noms.	RESIDENCE.	No. DES ACTIONNAIRES.
Walter Raikes.....	Barrie.....	76
Henry Raikes.....	Ryde, Isle of Wight, Angl.....	280
T. M. Radenhurst, décédé, Mme. E. Radenhurst, Administratrice.....	Perth.....	101
Francis Ramsay.....	Dunnville.....	100
Capt. Francis Randolph.....	Godden Green, Seven Oaks, Kent, Angl.....	90
John Raynar.....	18, Albion street, Leeds, Angl.....	25
Ann Eliza Read.....	Port Hope.....	20
Rév. Thos. B. Read, en fidéicom., "Episcopal Endowment Fund," Diocèse de Toronto.....	Toronto.....	2
Thos. B. Read.....	Thorold.....	20
Joseph Redfern.....	Leeds, Comté de Mégantic.....	120
L'honorable Receveur-Général du Canada.....	.....	16
Mary Reilly.....	39, Inspector street, Montréal.....	23
Carew Reynell, décédé, Ann Reynell, Exécutrice, aux soins de Henry Hones, bureau de l'Adjudant-Général.....	Londres, Angl.....	63
W. Rhodes, en fidéicomis pour Michael Power.....	Québec.....	8
W. Rhodes, en fidéicomis pour Godfrey Rhodes.....	do.....	4
W. Rhodes, en fidéicomis pour Armatage Rhodes.....	do.....	11
W. Rhodes, en fidéicomis pour William Rhodes.....	do.....	5
W. Rhodes Rhodes, en fidéicomis pour Godfrey W. Rhodes.....	do.....	3
W. Rhodes, en fidéicomis pour R. Dunn Rhodes.....	do.....	4
W. Rhodes, en fidéicomis pour F. B. F. Rhodes.....	do.....	5
W. Rhodes, en fidéicomis pour Mary E. Rhodes.....	do.....	1
Robert Riddell, Hunter, Blair et Cowan, W. S.....	7, York Place, Edinburgh.....	354
G. N. Ridley, décédé, Ann S. Ridley, Exécutrice.....	Belleville.....	16
Joseph D. Ridout.....	Toronto.....	76
J. D. Ridout, Président, et J. H. Mason, Trésorier, Société Permanente de Construction et d'Epargne du Canada.....	do.....	184
George Percival Ridout.....	do.....	2
Robert Rintoul.....	Montréal.....	5
Rév. Wm. Rintoul, décédé, Mme. Rintoul, Exécutrice.....	do.....	24
Henry G. Ritchie.....	Hamilton.....	56
James Carr Ritchie.....	do.....	21
Samuel Risley.....	Toronto.....	20
Mme. Mary Robb.....	Pitcon.....	30
Brownslow W. Roberts.....	Windham Club, Londres, Angl.....	108
Thomas Robertson.....	Ops.....	22
Dr. William Robertson.....	Craik, Fifeshire, Ecosse.....	135
John Robertson.....	Vankleek Hill, Comté de Prescott.....	134
Charles Robertson.....	Toronto.....	37
Joseph Roberts, Représentant la succession de Robert Roberts.....	Québec.....	40
Richard Roberts.....	Township de London.....	1
George Robson.....	Montréal.....	50
George Rolph.....	Dundas.....	320
Charles Roper, Robert Henry et Sir Henry Roper, Mme. E. de Blaquière, Procureur.....	Woodstock.....	49
Alamson Ross.....	Drummondville.....	5
David Smith Ross.....	Holland Landing.....	12
L'hon. John Ross.....	Toronto.....	50
Rév. W. M. Ross.....	Litcham, Norfolk, Angl.....	8
Rév. John Rothwell.....	Amberst Island.....	245
Mme. Jas. H. Rowan.....	Ottawa.....	28
Sir Joshua Rowe.....	10, Queen Anne street, Londres, Angl.....	47
Basil R. Rowe.....	Township d'Orillia.....	90
Henry Rowsell.....	Toronto.....	5
Mary Jane Russell.....	Toronto.....	21
E. H. Rutherford.....	Stamford.....	80
Rév. George Sadler, Curé d'Epworth.....	Toronto.....	80
Mme. Ann Salt.....	Lincoln, Angl.....	4
Rév. Geo. J. B. Salter et Alex. Vidal, Exécuteurs.....	Cobourg.....	50
do do do.....	Sarnia.....	50
do do do.....	do.....	40

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier, 1869.  
—(Suite.)

NOMS.	DOMICILE.	NOMBRE D'ACTIONNS
Capt. Robt. C. Sawbridge, 11e Hussards.....		41
Charles Scadding.....	Toronto	160
Rév. Henry Scadding.....	do	298
Jane S. Scobie.....	Penzance, Cornwall.....	67
Mme. Eliza Scott, Sir W. Cull, Martin & Cie., Banquiers.....	58, rue Old Bond, Londres, Angl	225
Mme. Marianne Scott.....	Guernsey	70
Alva Scott.....	Pictou.....	10
Henry Stewart Scott.....	Québec.....	50
Gustav Schmoïdt.....	Toronto	1
Abram Searls.....	Wellington, District du Prince Edouard	64
Elizabeth Servos.....	Niagara.....	23
W. Smith Sewell, Shérif.....	Québec	432
Mme. Lavinia M. Sewell.....	do	16
Rév. H. Doyle Sewell.....	Head, Comté de Kent, Angl.....	92
W. S. Sewell, En fidéicom. pour les enfants de F. T. Lundy.....	Québec	38
Rév. E. Willoughby Sewell.....	do	40
Abraham Sewell.....	Matton, Yorkshire.....	30
Edward Sewell.....	Hitchin, Herts.....	40
Samuel Sewell.....	Toronto	72
Rév. Robt. Shanklin.....	Oakville	1
James Shaw et T. Kirkpatrick, Fidéicom.....	Kingston	18
Wm. A. Shaw.....	Montréal	9
George Shaw.....	Toronto.....	100
Dlle. Elizabeth Sheehan.....	Township de Dunn.....	10
Frederick Shore.....	Township de Westminster.....	53
Dlle. Cornelia Sherman, Wyoming, Perrie & Cie.....	New York	120
Rév. Jonathan Shortt.....	Port Hope.....	34
James Stillman, Mary Stillman, Executrice, et J. Allen et J. A. Maloch, Exécuteurs.....	Kingston.....	20
Sarah Walker Sims, épouse de George Veasey.....	Québec	32
Mme. Catherine S. Smart.....	Port Hope	5
Jas. Lister.....	92, Chancery Lane, Londres, Ang.	20
Henry Smith.....	981, Petis Square, Hammersmith, Londres, Angl.....	64
Larratt W. Smith.....	Toronto.....	76
John Smith.....	Montréal.....	18
Dlle. Ann Smith.....	Chatham.....	10
Charles Webber Smith, 61, Quarré Montague, Londres, Angl., Coutts & Cie.....	London.....	164
Jas. W. Smith.....	Toronto	4
John Thomas Smith.....	do	2
Mme. Hannah Sole.....	Belleville	38
David Soules.....	Innisfil, Simcoe	12
William Southall.....	4, Canning Place, rue Old, Londres, Ang.....	44
Arhelaus Southard.....	Pictou	40
Nicholas Sparks, décédé.....	Ottawa	124
William Spragge, Département des Terres de la Couronne.....	do	40
William Stanton.....	Kingston.....	27
William Sturk.....	Boîte 39½, Montréal.....	36
Henry Frederick Stayner.....	Toronto	245
T. Allen Stayner.....	do	33
T. Sutherland Stayner.....	Richmond	161
Lisette Stegman.....	Toronto	3
David B. Stevenson, décédé, D. B. Solmes, Exécuteur.....	Pictou	12
Phoebe Stevenson.....	do	4
Dr. Robert Stewart.....	Belleville.....	4
Mme. Priscilla Stewart.....	Niagara.....	46
Thos. Grainger Stewart, M. D.....	Edinburgh	258
Rév. Alexander Stewart.....	Orillia	79
Michael Stevenson et Henry C. Stevenson, En fidéicom. pour Amey Kate Stevenson et William Stevenson, mineurs.....	Québec.....	25

## Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.

—(Suite.)

NOMS.	DOMICILE.	NOMBRE D' ACTIONS.
Michael Stevenson et Henry G. Forsyth, Fidécôm. pour Amey Kate Stevenson et William Stevenson, mineurs.....	Québec.....	29
Richard et Isabella Stevenson.....	Toronto.....	107
Michael Stevenson.....	Québec.....	4
Michael Stevenson, En fidécôm. pour Alice Stevenson, mineur.....	do.....	3
Michael Stevenson, En fidéli. pour Elizabeth Stevenson, mineur.....	do.....	3
Michael Stevenson, En fidécôm. pour Mary Stevenson, mineur.....	do.....	3
Michael Stevenson, En fidéli. pour l'enfant de Agnes Stevenson.....	do.....	3
Sarah Stoneman.....	Woodhouse, Torrington, Devon.....	107
Dlle. Agnes Stoneman.....	do do do.....	13
Maria E. et Mary Stoughton.....	Kingston.....	6
John Stow.....	Pictou.....	8
Thomas C. Street.....	Chippawa.....	2,774
Mme. Abigail H. Street.....	do.....	150
T. C. Street, En fidécôm. pour Mme. E. Plumb.....	.....	230
T. C. Street, En fidécôm. pour Margaret et Cynthia McNichol.....	.....	100
Rév. Alexander C. Stewart.....	Angleterre.....	35
Caroline Stewart.....	do.....	14
Sir Chas. J. Stewart.....	Québec.....	40
Thomas Sutherland.....	Moore, C. O.....	4
William Sutherland, M. D.....	Montréal.....	20
Agnes Sutherland.....	Gwillimbury Ouest.....	54
Mme. Eva S. Sutherland.....	Toronto.....	3
Mme. Sutherland.....	Southwold, Comté d'Elgin.....	16
Richard Sylvester.....	Markham.....	80
George Tait.....	Pickering.....	11
William H. Tapp.....	Québec.....	73
L'hon. Jos. A. Taschereau.....	Kamouraska.....	16
Rév. John Tawse.....	King, C. O.....	28
J. Fleming Taylor.....	Québec.....	240
Jas. William Taylor.....	Niagara.....	200
Malcolm Taylor.....	Pictou.....	6
Cyrille Tessier.....	Québec.....	30
William Thompson.....	Frome, Somerset, Angl.....	200
Mme. Sarah Thomson.....	Township de York.....	5
Rév. Chas. E. Thomson.....	Elora.....	7
Donald E. Thomson.....	Québec.....	50
John Thomson.....	do.....	100
Mary E. Thorp.....	Pictou.....	1
A. Thornton Todd, Toronto, Secker Brough, Toronto, Jas. Mc- Lennan, Toronto, et J. D. McKay.....	Hamilton.....	40
Alfred Todd.....	Ottawa.....	4
Mme. Catharine Todd.....	do.....	30
Alfred et Alpheus Todd, Exécuteurs testamentaires de H. C. Todd.....	do.....	6
John Torrance.....	Scarboro'.....	24
Neil McLean Trew.....	Toronto.....	1
Richard N. Trew, Steyning, Sussex, et Thos. N. Trew.....	Aspley Guise, Woburn, Bedford- shire, Angl.....	114
Trinity College, Bourse de l'Evêque Strachan.....	Toronto.....	43
Trinity College.....	do.....	48
John Trood.....	The Grove, Lewisham, Kent, Angl.....	35
John Tucker.....	Toronto.....	36
Lucy G. F. Tunney.....	St. Andrew's Parsonage, Lancas- ter.....	50
Enoch Turner.....	Toronto.....	487
Chas. Hampton Turner.....	Booknest Godstone, Surrey, Angl.....	770
John Tuthill.....	13, Oymanton Hall, Parsons- town, Irlande.....	30
Henry Atkinson Tuzo, M. D.....	Victoria, Isle Vancouver.....	14
Fidécômmiss. pour Mary A. Bardson, W. H. Miller.....	Laurel Grove, Brixton, Londres, Angl.....	343
Fidécômmissaires pour les Odd Fell. du Canada Uni, Archibald McLean, J. D. Howard, et Jos. Hodgson.....	Toronto.....	14

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869,  
—(Suite.)

Noms.	DOMICILE.	NOMBRE D' ACTIONS.
Fidécicom. pour John Claris et sa famille. G. T. Claris et Christopher Claris .....	St. Thomas .....	27
Fidécicom. pour Pégise de Shanty Bay, E. W. Walker, E. S. Lally, et W. E. O'Brien .....	Barrie .....	95
Fidécicom. pour Harry Cooke, Clarke Gamble .....	Toronto .....	83
Fidécicom. pour Mary Crawford et ses enfants, W. B. Phipps, Receveur en Chancellerie.....	do .....	45
Fidécicom. pour Jane C. R. et Isabella Crookshank, Robert W. Crookshank .....	St. Jean, N. B .....	113
Fidécicom. pour Elizabeth Dampier, actuellement Lefroy, Somerset, R. F. Woods et J. R. White.....	Burton, Angl.....	60
Fidécicom. pour l'hon. John Macaulay, Rév. W. Macaulay, Picton, John Macpherson et John R. Forsyth .....	Kingston.....	100
Fidécicom. pour Mme. Mary C. Mackay, R. Riddell, désédé.....	.....	100
Fidécicom. pour Mary A. Miles, Thos. Lister.....	Grande Rivière, Indiana, C. O....	6
Fidécicom. pour Charlotte E. Moore, W. B. Vallean et Thos. Dean .....	Québec.....	10
Fidécicom. pour Sophia Moore, épouse de F. Perkins.....	Toronto.....	63
Fidécicom. pour Margaret J. O'Meara, Thos. Dallas et F. Dallas, W. Ross, Orillia, et le Rév. H. J. Grasset.....	do .....	57
Fidécicom. pour Francis Ramsay, W. Eccles, Ste. Catherine, Cuthbert Eccles.....	do .....	160
Fidécicom. pour l'école de Comté de Richmond Hill .....	.....	8
Fidécicom. pour Lennox Rudyard et son épouse, C. L. Coleman, le Très-Rév. Peter McDonald et le Capt. J. Coleman.....	.....	166
Fidécicom. pour Elizabeth Stanson, Rév. H. J. Grasset.....	Toronto .....	1
Fidécicom. pour Edmund Seager, E. G. O'Brien et R. C. Cupper.....	Barrie.....	33
Fidécicom. pour Mary Sewell, épouse de C. Jones, Edward L. et Sewell Stephen C. Sewell.....	Ottawa .....	62
Fidécicom. pour la Société d'Eglise Bienv. de St. André .....	Toronto.....	12
Fidécicom. de Emma Delatre, épouse de R. S. Delatre, Ths. Hector .....	Québec.....	135
Fidécicom. pour Mme. Mary Dickinson, M. R. Vankoughnet, Toronto, et G. S. Jarvis.....	Cornwall.....	64
Fidécicom. pour Mme. Ann Diehl, T. W. Birchall.....	.....	154
Fidécicom. pour Charlotte B. Dowling, William H. Miller et G. E. Blenkins .....	Londres, Angl.....	300
Fidécicom. pour Sophia L. Dunn, W. H. Miller, Londres, Angl., et T. C. Street.....	Chutes de Niagara .....	3
Fidécicom. pour R. P. et Arnold F. C. Edwards, Ed. Deedes, Simcoe, et W. Arnold.....	Sts. Catherine.....	254
Fidécicom. pour Isabella M. Fauquier, Rév. J. D. Fauquier.....	Woodstock.....	54
Fidécicom. pour R. N. Ferris et épouse, Margaret, Hy. W. Nelles .....	Sts. Catherine.....	15
Fidécicom. pour R. S. Gale, D. Fowler et J. J. Burrows.....	Kingston .....	80
Fidécicom. pour Charlotte Ann Hawke, Adam Wilson, R. G. Dalton, et Jas. Beaty, Jr.....	.....	8
Fidécicom. pour W. D. B. Jarvis et son épouse, J. B. Robinson, Toronto, Amilius Irving .....	Hamilton .....	18
Fidécicom. pour Ann Mary Jarvis, M. R. Vankoughnet.....	Toronto.....	36
Fidécicom. pour J. S. et Mary J. Lyons, T. Buckley, John Edward, Geo. Lyon et Isaac Bayley, Guelph, T. C. Street, agent.....	Chutes de Niagara].....	123
Fidécicom. pour Peter Vanalstine, aliéné, Aaron D. Dougall.....	Picton .....	11
Fidécicom. pour Mme. Charlotte P. Vidal, Lewis Kennedy, Emeric C. Vidal, et John C. Kennedy .....	Sarnia.....	70
Fidécicom. pour la succession de William Weeks, Très-Rév. John Strachan et l'hon. H. J. Boulton.....	Toronto .....	109
Fidécicom. pour le Fonds d'Annuités de l'Eglise Wesleyenne, Rév. Dr. Anson Green .....	do .....	56
Fidécicom. pour George E. Wilson et Elizabeth Hooper, Herbert Mortimer, Toronto, Adam Pattersou et Jas. Dallas.....	Orillia.....	32
Université de Toronto.....	Toronto .....	23
William Valentine .....	Picton.....	6
Alexander Vidal.....	Sarnia.....	40
Rév. Jas. Henry Vidal.....	Chiddingly, Sussex, Angl.....	135
Beaufort Henry Vidal, 2e Régiment Ind. Occ.....	.....	88

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.  
—(Suite.)

Noms.	DOMICILE.	NOMBRE D'ACTIONS.
Richard Emeric Vidal, Alex. Vidal, Exécuteur.....	Sarnia.....	143
L'hon. Alexander Vidal et Arthur C. Pousett, Fidéicom.....	Moore.....	22
Henry Charles Voight.....	Kingston.....	60
Henry Charles Voight et Thomas Kirkpatrick, Exécuteurs de E. W. W. Roche.....	do.....	40
Henry Waite.....	68, rue Old Bond, Londres.....	120
Daniel Wadsworth.....	Township Queenstown, Niagara..	4
L'hon. Lewis Wallbridge.....	Belleville.....	72
John Walker.....	Township de Hope.....	40
James Walker.....	Orillia.....	19
Walker et Fils.....	Toronto.....	9
Dlle. Mathilda Ward.....	Québec.....	7
Mme. James Ward.....	Markham.....	45
Letitia Ward.....	Burford.....	40
Major W. H. Wardell, ci-devant Paie-maître C. R.....	Comté d'Oxford, B. P. de Norwich	64
Joseph Waring.....	Township de Hallowell.....	35
Thomas Waring.....	Montréal.....	55
G. W. Warner et Fils.....	Thorold.....	1
William Warner.....	do.....	1
Thos. Orr Warner.....	London, C. O.....	77
William Warren.....	Kingston.....	244
John Watkins.....	Toronto.....	3
Mme. Ellen Watley.....	29, Fitzroy Square, Londres, Angl	22
Thomas Watson.....	Seymour.....	8
Thomas Watson.....	Oro.....	6
Mme. Jane Watson.....	Hamilton.....	50
James Watson.....	Montréal.....	50
Daniel Weaver.....	Victoria.....	15
Henry Webster, décédé, P. C. Young, Exécuteur.....	Flamboro Ouest.....	42
John Weir.....	do.....	63
Thos. Christie Weir.....	London.....	40
James Wheeler.....	Bass Lake, Orillia.....	22
Mme. Mary White.....	Toronto.....	244
Thomas White.....	do.....	240
Rév. George Whitaker.....	Québec.....	40
Dlle. Clara Whitmore.....	Catslough, Winsford, Cheshire, Angl.....	334
Daniel Whitley.....	do do do.....	166
William Whitley.....	do do do.....	84
Dlle. Elizabeth Whitley.....	Toronto.....	3
J. W. Gambie Whitney.....	do.....	3
Elizabeth White.....	do.....	40
Hannah Marice Widner, actuellement Clark.....	Royal Horse Infirmary, Wool- wich, Angl.....	78
John Wilkinson.....	Hallowell, District du Prince Edward.....	6
John Platt Williams.....	Chillington, Devon.....	8
Dlle. Ann Williams.....	62, Lincoln Inn Fields, Londres, Angl.....	200
Charles Reynolds Williams.....	Fonthill, Comté de Weland.....	4
Alfred Willett.....	Belleville.....	2
Dlle. Elizabeth Wills.....	Thurlow.....	2
Dlle. Elizabeth Wills.....	Niagara.....	8
Thomas Wills.....	Illinois, E.-U.....	1
Dlle. Hannah E. Willson.....	Penetanguishene.....	39
Mme. Isabella Willson, ci-dev. Warner, épouse de James Willson	Grafton.....	50
William Willson.....	Stamford.....	56
Rév. John Wilson.....	Amherstburg.....	8
Dlle. Christiana Wilson.....	Medonte.....	2
Dlle. Julia Wilson.....	Ingersoll.....	16
Lieut. George Wilson, M. R.....	Sault Ste. Marie.....	25
George Wilson, Jr.....	Mariaboro', Medonte.....	29
Joseph Wilson.....	11, Royal Exchange, Londres, Angl.....	50
William Wilson.....		
Effingham Wilson.....		

Liste des Actionnaires de la Banque du Haut-Canada, le 1er janvier 1869.—  
(Suite.)

Noms.	DOMICILE.	NOMBRE D' ACTIONS.
Andrew Wilson.....	Toronto.....	4
William Wilson .....	11, Royal Exchange, Londres, Angl.....	30
John Wilson .....	Québec .....	50
Wm. John Withall.....	do .....	364
Rév. Phillip Wolf.....	Montréal.....	103
Ambrose Woods.....	Pictou.....	2
Francis V. Woodhouse.....	Albury, près Guildford, Surrey, Angl.....	27
Thomas Woodside, en fidéicommiss.....	Toronto.....	50
Richard Woodruff.....	St. David .....	648
William Woodruff, décédé, R. Woodruff, Exécuteur.....	do .....	80
Joseph C. Woodruff.....	Drummondville.....	105
Joseph A. Woodruff, Niagara, et Wm. Purvis, rue Rochford, London, fidéicom. de T. Shepard Smyth et Harriet Smyth, son épouse.....	.....	77
John Worthington .....	Toronto.....	10
William Wreggitt.....	Township de York.....	16
Lieut.-Col. John Ross Wright, I. R., Mme. Sarah Wright, veuve et exécutrice de feu le Col. Wright .....	2, Upper Mill Terrace, Rochester, Kent, Angl.....	90
James Wright.....	Penetanguishene.....	9
James Wright.....	Kingston .....	8
W. G. Wurtele.....	Québec .....	12
Richard H. Wurtele, en fidéicom. pour Brenda Wurtele, mineur. Richard H. Wurtele, en fidéic. p. Henry Newton Wurtele, mineur.	do .....	2
Christian Wurtele.....	do .....	3
Frederick C. Wurtele.....	do .....	6
R. H. Wurtele .....	do .....	2
James Wycott.....	do .....	41
Mary Wylie.....	Pictou.....	20
James Young .....	Ramsay, C. E.....	16
James Young, décédé, John Wilson, exécuteur.....	Goderich... ..	36
Henry Young .....	London... ..	13
James Young .....	Woodstock .....	15
David Douglas Young .....	Québec .....	20
Rév. Geo. Paxton Young.....	do .....	85
Jane Young .....	Toronto.....	42
	Kingston .....	2

(Copie.)

MINISTÈRE DES FINANCES,  
Ottawa, 10 Mars 1869.

MESSEIERS,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour votre gouverne, copie d'un ordre en conseil au sujet des affaires de la Banque du Haut-Canada.

Vous verrez que le gouvernement est d'opinion que le temps est arrivé de prendre des arrangements définitifs avec les actionnaires.

Vous voudrez bien me faire savoir quel est le jour le plus prochain auquel il serait possible de réunir les actionnaires, leur donnant, comme de raison, avis raisonnable et ample occasion de prendre leur position en considération.

J'ai, etc.,  
C. J. Campbell, Ecr. (Signé) JOHN ROSE,  
Peleg Howland, Ecr., Ministre des Finances.  
Syndics de la Banque du Haut-Canada,  
Toronto.

*Copie du Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 9 Mars 1869.*

Le comité a pris en considération le rapport ci-annexé de l'Hon. Ministre des Finances relativement au montant dû au gouvernement par la banque du Haut-Canada, et à la nécessité d'en assurer le règlement au plus tôt, et recommandant que les actionnaires soient convoqués afin de délibérer sur certaines propositions indiquées dans son rapport, dans le but d'atteindre cet objet.

Le comité concourt dans les vues exprimées par le Ministre des Finances sur le sujet qui précède et est d'opinion qu'il soit autorisé à les communiquer aux syndics de la banque du Haut-Canada, pour être sans délai soumises aux actionnaires.

(Certifié) WM. H. LEE,  
A l'Hon. Ministre des Finances, Greffier, C. P.  
Etc., etc.,

Le soussigné a l'honneur de soumettre à la considération de Son Excellence en Conseil des documents sur la situation de la banque du Haut-Canada, et la correspondance échangée entre lui et les syndics de cette institution.

Le montant dû au gouvernement par la banque, à part l'intérêt, est de \$1,122,639, et les obligations de la banque envers d'autres parties, exclusivement de Messrs. Glyn et Cie., qui ont une garantie qui couvre leur dette, y compris la circulation, sont d'environ \$460,000 en plus.

L'on se rappellera qu'après la faillite de la banque, en 1866, une cession fut faite à cinq syndics, et qu'en vertu d'un acte de la dernière session (chap. 17) cette cession fut confirmée et le gouvernement autorisé à nommer deux syndics en son nom et au nom des créanciers généralement, les actionnaires nommant le troisième.

Les syndics du gouvernement furent nommés dans le mois de mars 1868, et les actionnaires choisirent aussi le leur.

D'après le dernier rapport des syndics, il appert qu'ils anticipent que l'actif et la propriété de la banque ne suffiront pas pour acquitter ce qu'elle doit, et qu'il y aura un déficit de plus de \$500,000.

Ils déclarent de plus que l'actif ne peut être prudemment réalisé dans moins de cinq ans.

D'après les explications offertes par les syndics dans l'entrevue que le soussigné eût avec eux, il est d'avis que le temps nécessaire pour réaliser l'actif de la manière la plus avantageuse ne peut être moindre que celui indiqué, et que le déficit final ne sera pas au-dessus (s'il ne l'exécède considérablement) de la susdite somme de \$500,000.

Il est, néanmoins, d'opinion que les mesures prises par les syndics depuis leur nomination l'ont été avec jugement et discrétion.

Sous les circonstances actuelles il devient nécessaire de considérer la ligne de conduite à suivre pour protéger le public.

Le soussigné est d'avis que les actionnaires devraient sous peu être informés qu'ils ont le choix : premièrement, d'acquitter le gouvernement et de prendre possession de tout l'actif; ou, secondement, de payer une certaine somme au gouvernement pour se libérer de leurs obligations, laissant au syndicat actuel la liquidation des affaires, ou adoptant le mode que le gouvernement pourra prescrire; ou, troisièmement, de recommander tout autre moyen qu'ils pourraient juger opportun, soit quant au mode actuel de liquidation, ou quant au paiement de la dette due au gouvernement.

Il est évidemment désirable que l'on en vienne aujourd'hui à un arrangement définitif plutôt que d'attendre que l'actif soit réalisé: A moins que le gouvernement ne fasse vendre la propriété de la Banque en vertu d'une exécution, et anticipe par ce moyen sur le délai qui, d'après les syndics, devra nécessairement s'écouler pour réaliser l'actif de la manière la plus avantageuse, il se passera plus de cinq ans avant que les créanciers puissent (d'après les plus hautes autorités légales) exiger des contributions des actionnaires en vertu de la clause de la double responsabilité.

Il est impossible de prévoir les changements qui pourraient survenir dans le personnel des actionnaires pendant cette époque et qui seraient de nature à modifier leurs moyens de payer les contributions.

Le délai accroit évidemment la probabilité que la perte sera en définitive supportée moins également que si le règlement s'en faisait sur le champ, et que les sources sur lesquelles le gouvernement compte pour se faire payer iront chaque année s'émoindrissant en valeur.

Le capital souscrit de la Banque était primitivement d'environ \$3,100,000, divisé en actions de \$50 chacune, mais il a depuis été réduit, et aujourd'hui il n'est que de \$1,930,000, divisé en actions de \$30 chacune, possédées par plus de 1000 personnes, Evaluant le déficit à \$600,000, il faudrait une contribution de \$9.33 par action. Mais l'on verra par le rapport des syndics qu'il est très douteux qu'un grand nombre d'actionnaires puissent payer.

Les actionnaires sont classifiés comme suit :—

1. Exécuteurs, tuteurs, mineurs.....	\$129,360 00
2. Fidéicommissaires.....	337,500 00
3. Municipalités.....	12,000 00
4. Femmes domiciliées à l'étranger.....	585,165 00
5. Domiciliés en Canada, inconnus aux Syndics.....	172,220 00
6. Domiciliés en Canada et ne pouvant payer.....	139,900 00
7. Domiciliés en Canada (y compris les femmes), pouvant payer.....	562,890 00

La ligne de conduite que devra suivre le gouvernement en vue de l'intérêt public, soit en attendant la réalisation graduelle de l'actif, ou en prenant des mesures immédiates, devra nécessairement dépendre des démarches adoptées par les actionnaires, et des propositions qu'ils pourront faire au gouvernement après mûre considération de la situation actuelle, après qu'ils auront été informés que le gouvernement croit opportun d'en arriver actuellement à un arrangement immédiat.

En terminant, le soussigné désire observer que tant que les actionnaires n'auront pas eu l'occasion de se prononcer sur la question ou d'acquitter le gouvernement, ou de faire une offre, à certaines conditions, pour combler le déficit, ou de recommander quelque mode différent de celui actuellement suivi, il serait prématuré de rechercher les moyens à prendre pour négocier avec les autres créanciers, ou poursuivre la liquidation des affaires sur un pied moins dispendieux qu'aujourd'hui.

(Signé)

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances.

OTTAWA, 9 Mars 1869.

ETAT des affaires de la Banque d'Epargne de la Cité et du District de Montréal, pour l'année expirée le 31 décembre 1868.

Acte de la Législature Provinciale, 25 Vic., chap. 66.

PASSIF.		\$	cts.	\$	cts.
Montant dû aux déposants, capital et intérêt compris .....				1,861,574	55
do sur propriété à des mineurs et autres, pour achat de propriété de la banque .....				5,337	94
do à diverses personnes .....				36,247	43
Total .....				1,903,159	97
ACTIF.					
Placements en effets, au pair :—					
Gouvernement Provincial, bons à 6 pour cent. ....		105,822	00	105,822	00
Effets des corporations municipales :—					
Bons de la ville de Montréal. ....		149,533	33		
do de l'aqueduc do .....		120,000	00		
do de Montréal à 7 pour cent. ....		12,000	00		
				281,533	33
Effets de chemin de fer :—					
Chemin de fer de Champlain au St. Laurent, 1er bons hypothécaires				66,186	66
Sommes placées en actions de banque, savoir :—					
Banque de la Cité, de Montréal. ....		17,040	00		
do Montréal. ....		14,800	00		
La Banque du Peuple. ....		32,000	00		
Banque d'Ontario .....		10,000	00		
Banque des Marchands .....		35,800	00		
				109,640	00
Hypothèques sur bien-fonds, prêt spécial aux religieuses de l'Hôtel-Dieu, et privilèges sur fonds de bâtisses .....				20,281	24
Billets de particuliers, garantis par des collatéraux .....				690,405	90
Dépôts à intérêt dans des banques ( ) .....				745,373	97
Intérêt formé et divers items (intérêt dû, non perçu, aucun) .....				6,912	03
Edifice occupé par la banque, mobilier de bureau et autres items .....				25,227	43
Total de l'actif .....				2,051,382	58
DIVERS ETATS.					
Intérêt annuel sur garantis, etc., en mains :—					
1er intérêt dû dans le cours de l'année. ....				116,083	34
2e do touché. ....		109,171	31		
3e do accumulé mais non dû .....		6,912	03	116,083	34
4e do dû mais non payé (aucun). ....					
Dépenses de la banque durant l'année. ....				13,217	86
Surplus des profits dans l'année. ....				20,781	62
Montant versé aux institutions de charité ; cette année, \$6,035 en tout. ....				56,575	00
Taux de l'intérêt payé aux déposants—cinq pour cent :—					
Nombre de déposants au-dessous de \$200 .....	3,663				
Au-dessus de \$200 et au-dessous de 400 .....	797				
do 400 do 800 .....	663				
do 800 do 1,200 .....	257				
do 1,200 do 1,600 .....	107				
do 1,600 .....	227				
	5,714				
Le plus fort montant de dépôts en main le 31 décembre .....		1,861,574	55		
Le plus faible do do 2 janvier .....		1,532,495	72		
Total du montant déposé durant l'année. ....		2,975,803	12		
do retiré do .....		2,720,439	13		
Intérêt porté au crédit des déposants .....		80,270	76		

Les soussignés, l'actuaire et les directeurs-gérants de la Banque d'Epargne de la Cité et du District de Montréal, attestent sur serment que l'état ci-dessus est exact, au meilleur de leur connaissance et croyance.

E. J. BARBEAU, Actuaire,  
A. M. DELISLE,  
WILLIAM WORKMAN,  
HY. STARNES,  
HENRY MULHOLLAND,  
EDW. MURPHY,  
A. L. RASGNY,  
J. A. BERTHELOT,  
L. H. HOLTON,  
EDWIN ATWATER.

Assermentés devant moi, à  
Montréal, ce 7 Avril, 1869.

A. M. DELISLE, J. P.

WILLIAM WORKMAN, maire.

ETAT de la banque d'épargne de Northumberland et Durham, pour l'année expirée le 1er décembre 1868.

## PASSIF.

	\$	cts.
Montant des dépôts reçus du 1er décembre 1867 au 1er décembre 1868, y compris l'intérêt à 5 pour cent.....	198,778	94
Montant retiré durant cette période.....	165,230	47
Augmentation dans l'année.....	33,548	47
Montant des dépôts au 1er décembre 1867.....	212,482	07
Somme total due à 970 déposants, le 1er décembre 1867.....	246,030	54

## ACTIF.

Argent déposé à la banque de Toronto, succursale de Cobourg.....	24,345	25
Actions de la banque de Toronto, Valeur au pair.....	30,100	00
do Puissance, do .....	5,000	00
do banque d'Ontario, do .....	34,320	00
do do de Québec, do .....	25,000	00
do do du Commerce, do .....	32,000	00
do nouvelles de la banque du Commerce, do .....	10,000	00
do de la banque des Marchands, do .....	48,000	00
do do de la Cité, do .....	10,000	00
do do Royale Canadienne, do .....	10,000	00
do do de Gore, do .....	10,000	00
do do du district de Niagara, do .....	4,400	00
Bons du havre de Cobourg.....	3,000	00
Dividendes accrus sur actions le 1er décembre 1868—tous payés le 1er janvier 1869.....	5,563	47
Total de l'actif.....	251,728	72
Total du passif, comme ci-dessus.....	246,030	54
Surplus en main comme fonds d'amortissement.....	5,698	18
Total des intérêts accrus sur placements durant l'année 1868—tous payés....	\$15,263	93
Total des dépenses de la banque pour l'année 1868.....	\$ 1,731	84

DAVID BURN, *Trésorier.*

Cobourg, Ontario, 7 avril 1869.

Je soussigné, trésorier de la banque d'épargne de Northumberland et Durham, déclare sur serment que l'état ci-dessus est vrai et correct au meilleur de ma connaissance et croyance.

DAVID BURN.

Assermenté devant moi, à Cobourg  
ce septième jour d'avril 1869.

P. McCALLUM, J. P.

Je soussigné, président de la banque d'épargne de Northumberland et Durham, déclare sur serment que l'état ci-dessus est vrai et correct au meilleur de ma connaissance et croyance.

ASA A. BURNHAM, *Président.*

Assermenté devant moi, à Cobourg  
ce dixième jour d'avril 1869.

B. McCALLUM, J. P.

ETAT des opérations de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, pour l'année écoulée au 31 de Mars 1868.

RECETTES.		DEBOURSES.	
	\$ cts.		\$ cts.
A balance en banque le 31 mai 1867.....	61,840 70	Par retraits.....	1,153,265 88
" dépôts.....	1,231,140 93	" placements.....	73,722 85
" intérêts.....	59,965 86	" intérêts.....	43,857 20
" placements.....	18,804 57	" dépenses courantes, salaires et indemnités aux	
" loyers.....	316 40	directeurs.....	7,470 80
	1,310,227 76	" dons aux institutions charitables.....	2,000 00
		" entretien de la bâtisse.....	346 29
		" ameublement.....	2 25
		Par argent en banque.....	1,280,665 27
Total.....	1,372,068 46	Total.....	91,403 19
			1,372,068 46

Nous soussignés, directeurs de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, déclarons qu'au meilleur de notre jugement et connaissance les états ci-dessus et d'autre part, sont corrects et conformes aux livres de l'Institution.

OL. ROBITAILLE, Président,  
 A. B. SIROIS, Vice-Président,  
 E. CHINIC,  
 CHARLES CING-MARS,  
 DAVID DUSSAULT,  
 G.R. MATTE.

Assermentés devant moi,  
 Québec, ce 18 mai 1869.  
 GEORGE HALL, J. P.

Québec, 18 mai 1869.

ETAT des opérations de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, pour l'année écoulée au 31 de mai 1868.

PASSIF.		ACTIF.	
	\$ cts.		\$ cts.
Dû aux déposants.....	943,246 69	Par effets de la Puissance et de corps publics incorporés, savoir :—	
Fonds de réserve.....	75,000 00	Gouvernement Provincial.....	170,553 97
Profits et pertes.....	4,545 59	Commission des barrières de Québec.....	28,600 00
		" du havre de Québec.....	68,000 00
		Corporation de Québec.....	265,190 00
		" Montréal.....	122,000 00
		Commission du havre de Montréal.....	30,800 00
		Actions de banques, savoir :—	
		Banque Nationale.....	\$75,500
		" de Québec.....	40,200
		" du Peuple.....	23,150
		" Union.....	20,000
		" Britannique.....	10,220
		" de Toronto.....	10,000
		" Jacques-Cartier.....	9,250
		" de la Cité.....	8,000
			195,820 00
		Actions dans l'Assurance de Québec.....	4,290 00
		Prêts sur garanties collatérales, consistant en débiteures, actions de banques, de sociétés de bâtisse et de compagnies d'assurance.....	5,471 88
		Dépôt à la Banque Nationale.....	91,403 19
		Intérêt accru et non reçu.....	20,594 62
		Propriétés.....	18,000 00
		Autres créances.....	3,255 08
		Ameublement.....	813 52
Total.....	\$ 1,024,792 28	Total.....	\$ 1,024,792 28

## CLASSIFICATION DES DEPOSANTS.

De \$1 à \$200.....	2,692
" 200 à 400.....	434
" 400 à 800.....	412
" 800 à 1,200.....	210
" 1,200 à 1,600.....	62
" 1,600 à 2,000.....	35
" 2,000 et au-dessus.....	42
Total.....	3,857

Nous soussignés, officiers de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, certifions que les états ci-dessus sont corrects et conformes en tout aux livres de l'Institution.

F. VEZINA, Caissier-gérant,  
SAML. BENOIT, Secrétaire-trésorier.

Assermentés devant moi,  
Québec, 18 mai 1869.

GEORGE HALL, J. P.

Québec, 18 mai 1869.

Nous soussignés, auditeurs de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, certifions que les états ci-dessus et d'autre part sont parfaitement corrects, ainsi que les livres et pièces justificatives de l'Institution, à la date du 31 mai 1868.

LOUIS BILODEAU, Auditeur,  
ISAIÉ GAUDRY, Auditeur,  
F. R. A. VEZINA, Comptable.

Assermentés devant moi,  
Québec, 18 mai 1869.

GEORGE HALL, J. P.

Québec, 18 mai 1869.

Etat des opérations de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, pour l'année écoulée le 31 Mai 1869.

RECETTES.		DEBOURSEES.		
	\$	cts.	\$	cts.
A balance en banque le 31 mai 1869.....		91,403	19	
" dépôts.....	1,398,895	14		1,227,788
" intérêts.....	10,319	82		162,717
" placements.....	19,563	27		50,909
" loyers.....	269	55		8,585
				2,100
				864
				138
				40
				127,347
				65
Total.....	\$	1,489,047	78	1,580,450
				97

Nous soussignés, directeurs de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, déclarons qu'au meilleur de notre jugement et connaissance les états ci-dessus et d'autre part sont corrects et conformes aux livres de l'Institution, à la date du 31 mai 1869.

- OL. ROBITAILLE, Président,
- A. B. SIROIS, Vice-Président,
- DAVID DUSSAULT,
- GREGOIRE MATTE,
- LOUIS AMIOT,
- E. CHINIC,
- L. THIBAUDEAU,
- CHS. CINQ-MARS.

Assermentés devant moi à  
 Québec, 12 juin 1869.  
 GEORGE HALL, J. P.

Québec, 18 juin 1869.

ETAT des opérations de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, pour  
l'année écoulée le 31 mai 1869.

PASSIF.		ACTIF.	
	\$ cts.		\$ cts.
Dépôts.....	1,123,353 62	Effets de la Puissance et de corps publics incorpérés, savoir :—	
Fonds de réserve.....	75,000 00	Bons du gouvernement.....	240,387 12
Profits et pertes.....	15,391 02	Corporation de Québec.....	265,190 00
		“ Montréal.....	153,000 00
		Actions de banque :—	
		Banque Nationale.....	\$15,000
		“ de Québec.....	43,100
		“ du Peuple.....	23,150
		“ Union.....	20,000
		“ Britannique.....	12,220
		“ de Toronto.....	10,000
		“ Jacques-Cartier.....	9,250
		“ de la Cité.....	8,000
			198,720 00
		Commission du havre, Québec.....	68,000 00
		“ “ Montréal.....	28,800 00
		“ des chemins à barrières, Québec..	28,600 00
		Intérêt acru non reçu.....	22,900 00
		Propriété.....	17,500 00
		Assurance de Québec.....	4,290 00
		Prêts sur garanties collatérales.....	4,830 05
		Autres créances.....	3,219 81
		Ameublement.....	900 00
		Dépôt spécial à la banque Nationale	
		portant intérêt.....	\$ 50,000 00
		Dépôt do do.....	127,347 65
			177,347 65
Total.....\$	1,213,744 64	Total.....\$	1,213,744 64

CLASSIFICATION DES DEPOSITANTS.

De \$	1	à	\$ 200.....	3,092
“	200	à	400.....	523
“	400	à	800.....	415
“	800	à	1,200.....	207
“	1,200	à	1,600.....	70
“	1,600	à	2,000.....	42
“	2,000	et plus.....		79
Total.....				4,428

Nous soussignés, officiers de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, certifions que les états ci-dessus sont corrects et conformes en tout aux livres de l'Institution.

F. VEZINA, Caissier-gérant.  
SAML. BENOIT, Secrétaire-Trésorier.

Assermentés devant moi à  
Québec, 12 juin 1869.

GEORGE HALL, J. P.

Québec, 12 juin 1869.

Nous soussignés, auditeurs de la Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, certifions que les états ci-dessus et d'autre part sont parfaitement corrects, ainsi que les livres, pièces justificatives et valeurs de l'Institution, à la date du 31 mai 1869.

LOUIS BILODEAU, Auditeur,  
F. R. A. VEZINA, Pro.-Auditeur.

Québec, 12 juin 1869.

---



---

## CORRESPONDANCE.

---

# CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL.

*Soumise au Parlement par ordre de Son Excellence  
le Gouverneur-Général.*

---



---

### I N D E X .

1. Ordre en Conseil, 28 Mai 1868.
2. M. Swinyard à M. Rose, 1er Juin.
3. M. Rose à M. Swinyard, 9 do. (avec extraits.)
4. M. Swinyard à M. Rose, 11 do.
5. M. Dakin à M. Rose, 18 do.
6. M. Langevin à M. Swinyard, 3 Septembre.
7. Do. do. 16 do.
8. M. Swinyard à M. Langevin, 21 do.
9. M. Rose à M. Swinyard, 5 Novembre.
10. M. Swinyard à M. Rose, 9 do., et incluse.
11. M. Rose à M. Swinyard, 17 do.
12. M. Swinyard à M. Rose, 23 do.
13. M. Rose à M. Swinyard, 30 do.
14. Etat des comptes.
15. Do. do.
16. Do. do.
- 16½. Mémoire à l'Auditeur-Général.
17. Mémoire de la réclamation contre la Compagnie.
18. Télégrammes (divers.)
19. M. McMaster à M. Rose, 14 Décembre.
20. M. Rose à M. McMaster, 14 do.
21. Rapport au Conseil, 18 do.
22. Ordre en Conseil, 21 do.
23. M. Langevin à M. Swinyard, 23 Décembre.

24. M. McMaster à M. Rose, 27 Janvier.
25. M. Rose à M. McMaster, 27 do.
26. M. McMaster à M. Rose, 27 do.
27. M. Rose à M. McMaster, 30 do.
28. Télégramme de M. McMaster à M. Rose, 9 Février.
29. M. Rose à M. Swinyard, 19 Février.
30. M. Swinyard à M. Rose, 22 do.
31. M. Rose à Sir John A. Macdonald.

## (TRADUCTION.)

*Copie d'un rapport de Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 28 mai 1868.*

Le comité a pris en considération le factum de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, à l'appui de la demande qu'elle a faite pour obtenir du gouvernement une remise d'intérêt sur ce qu'elle lui doit, et a soigneusement pesé les arguments présentés par son avocat en son nom.

Tout en regrettant de voir que les circonstances dans lesquelles se trouve la compagnie du chemin de fer Grand Occidental paraissent être telles qu'elles mettent la compagnie dans l'impossibilité de payer immédiatement tous les arrérages qu'elle doit, le comité ne peut, sans nuire aux intérêts publics, recommander l'adoption d'aucune des propositions faites par la compagnie pour sa liquidation définitive.

Le comité est aussi d'opinion qu'il ne devrait plus y avoir aucune accumulation d'intérêt à l'avenir, et il recommande que la compagnie soit requise de payer régulièrement l'intérêt courant, tous les six mois, à partir du 1er janvier dernier.

Le comité désire de plus exprimer son sincère espoir que la compagnie pourra bientôt adopter quelque mesure satisfaisante pour arriver à liquider l'arriéré d'intérêt, qui s'élève aujourd'hui à la forte somme de \$1,419,729.

(Pour copie conforme,)

WM. H. LEE,

G. C. P.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,  
HAMILTON, ONTARIO, 1er Juin 1868.

CHER M. ROSE,—Notre président, M. l'échevin Dakin, M. Faulconer, l'un des directeurs, et M. Brakstone Baker, notre secrétaire, sont attendus ici sous quatorze jours. Ils se proposent de quitter Liverpool dans le *China* samedi prochain ; ils désireront sans doute vous voir le plus tôt possible après leur arrivée, à propos du prêt du gouvernement.

Quel jour après lundi, le 15 juin, vous conviendrait-il de les voir, et où ?

Je suis convaincu qu'après les rudes travaux de la dernière session vous seriez bien aise d'avoir quelque repos ; mais comme l'un des principaux motifs qui amènent mes directeurs en ce pays est de voir le gouvernement au sujet des affaires pendantes entre lui et la compagnie, j'espère que vous pourrez leur donner rendez-vous.

Ils vous rencontreront volontiers partout où il vous conviendra de les recevoir.

Votre tout dévoué,

THS. SWINYARD.

L'Hon. John Rose,  
Ottawa.

MONTRÉAL, 9 Juin 1868.

CHER MONSEIEUR,—Mon attention a été attirée ces jours derniers sur les procédés qui ont eu lieu à l'assemblée semestrielle de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental à Londres, et sur les observations faites par le président, telles que rapportées par les journaux publics. Avant d'avoir avec lui l'entrevue dont, me dites-vous, j'aurai probablement

l'honneur d'être favorisé avant mon départ pour l'Angleterre, au sujet du prêt du gouvernement, je serais heureux de savoir si les paroles que l'on attribue au président sont exactement rapportées, et, dans ce cas, s'il peut être offert quelques explications à leur égard.

Je joins à celle-ci quelques extraits tirés du rapport imprimé, par lesquels vous verrez qu'une accusation directe de mauvaise foi et de violation de promesses législatives publiques faites à la compagnie, est portée contre le Canada, et qu'il y est même dit, en des termes qu'il est impossible de ne pas prendre pour une menace, qu'il vaudra mieux pour le Canada acquiescer aux désirs de la compagnie du Grand Occidental, relativement à cette dette, avant que de proposer aucun emprunt en Angleterre.

Je manquerais grandement à mon devoir envers le peuple de ce pays, de même qu'au respect que je me dois à moi-même, si je permettais qu'il se fit des négociations entre le gouvernement et la compagnie, sur la base d'une accusation ou d'une menace.

La bonne foi et l'honneur du Canada et de sa population n'ont jusqu'à présent jamais été mis en question, et sa ligne de conduite envers le chemin de fer Grand Occidental, dans cette circonstance, sera défendue en temps et lieu.

C'est une chose de demander une considération favorable de la part du gouvernement, mais c'est une autre chose que de la demander comme réparation d'un prétendu tort, et sous menace de nuire à son crédit.

Je regretterais beaucoup de paraître manquer de courtoisie envers les représentants d'un corps respectable d'actionnaires, ou personnellement envers les messieurs qui sont en route pour le Canada, mais je serais justement blâmable si je passais sous silence les allégés très graves, que l'on rapporte avoir été officiellement faits contre un peuple et un gouvernement qui tiennent à conserver dans l'avenir un nom aussi pur de toute accusation de malhonnêteté, ou de mépris des obligations nationales, qu'il l'a été par le passé.

Outre la plus grave accusation dont je viens de parler, je regrette de voir certains avancés, que je ne puis guère regarder comme discutables, faits devant les actionnaires à la même assemblée, et qui sont de nature à créer dans leur esprit l'impression que le Canada a des torts envers eux. Les actionnaires ne peuvent certainement pas ignorer que pendant plusieurs années après que le prêt a été fait, la compagnie du Grand Occidental n'a porté aucune accusation de conditions violées; elle a continué à payer l'intérêt et le fonds d'amortissement; elle a exprimé ses sincères remerciements au gouvernement pour avoir ensuite consenti à une modification d'arrangement, proposée par la compagnie elle-même, d'après laquelle l'emprunt primitif devait être remboursé à des conditions plus avantageuses pour la compagnie; elle a volontairement, et avant l'échéance, remboursé une partie de cet emprunt longtemps après que la cause de dommage aujourd'hui prétendu eût existé; elle a réitéré ses remerciements au gouvernement en 1859, lorsque celui-ci accéda à sa prière de différer le paiement de l'intérêt pendant trois ans, mais maintenant, après que le gouvernement lui eût accordé un délai, non pas de trois ans, mais de huit ans, on reconnaît cette condescendance en l'accusant de mauvaise foi et d'injustice!

L'on ne peut avoir oublié que la compagnie a employé une forte partie de son capital dans des entreprises tout à fait étrangères aux affaires pour lesquelles elle avait été primitivement incorporée; les comptes font voir qu'environ un million et un quart de piastres ont été dépensés aux Etats-Unis sur le chemin de fer de Détroit à Milwaukee; d'autres embranchements ont été entrepris, si je ne me trompe, après que le Grand Tronc eût été en construction, jusqu'à Sarnia, pour faire concurrence à cette ligne; une forte somme dépassant, je crois, \$600,000, a été employée à des bateaux à vapeur; et si l'examen des comptes que j'ai autrefois ordonné de faire n'est pas erroné dans ses résultats, ces dépenses et quelques autres de même nature ont absorbé plus de \$4,000,000 du capital de la compagnie.

Je vois que le président attribue aujourd'hui la diminution des dividendes, durant les neuf ans commençant en 1859, à la construction du chemin de fer Grand Tronc, et je ne puis que regretter qu'il ait cherché à fortifier la réclamation qu'il désirait faire valoir en assignant une cause aussi erronée à cette diminution.

Le Grand Tronc n'a été ouvert qu'en 1860, deux ans après que la diminution eût commencé à se faire sentir. Les circonstances sous lesquelles le Grand Occidental commença à déclarer de forts dividendes au début de sa carrière sont parfaitement comprises en Canada, et les causes qui ont ensuite amené leur réduction le sont également.

Les directeurs eux-mêmes, dans leurs rapports faits aux actionnaires à cette époque, n'attribuent en aucune circonstance la diminution à d'autres causes qu'à la cause commer-

ciale bien connue :—de mauvaises récoltes, un trafic décroissant, et la perturbation financière causée par des événements publics en Europe.

Le dommage fait aux affaires par la guerre américaine, et la perte directe subie par la conversion de la monnaie américaine, qui, durant le dernier semestre, s'est élevée à plus de \$300,000, et qui, si je ne me trompe, s'élève en tout à plus de \$3,000,000, ne sont pas mentionnés, non plus que le fait que la compagnie a construit, sans la sanction du parlement, sa ligne à voie étroite de Windsor à Sarnia, principalement à même les \$1,079,000 que, dans le cours de huit ans, elle a retenu sur le gouvernement, ce qui augmentait son capital d'autant sans que ses actionnaires eussent rien à déboursier.

Il aurait été plus honnête de donner plus de relief à ces causes de pertes, qui sont les seules vraies, et à cet emploi des fonds, si bien connu en Canada, que d'attribuer la réduction des dividendes à l'injustice de la législation canadienne.

Je ne me propose pourtant pas, pour le moment, de discuter le mérite de ces allégués en détail, quoiqu'il puisse être de mon devoir de le faire plus tard.

L'accusation portée contre le Canada, qu'il a été, à l'égard du Grand Occidental et d'autres compagnies de même nature, indifférent au rendement fait sur les capitaux étrangers qui y ont été placés, ne peut être admise comme fondée.

Si les circonstances qui ont accompagné l'origine et le développement des différents travaux publics qui ont été entrepris en Canada, le point auquel le Canada a participé dans leur administration ou contrôlé l'emploi des capitaux, les conditions auxquelles les avances ont d'abord été faites par la province, et les concessions faites subséquemment à leur égard, sont pris en considération, le Canada n'a nullement à craindre que cet examen puisse affecter son honneur, sa bonne foi ou sa liberté.

J'ai cru de mon devoir de vous communiquer franchement, au premier moment, les impressions que m'a laissé dans l'esprit la lecture du rapport imprimé.

Vous comprendrez facilement que, s'il n'est pas expliqué, il ne peut qu'affecter la nature de l'entrevue demandée, que je ne désire nullement voir revêtir un autre caractère que celui de la plus franche cordialité.

Votre dévoué,

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances.

Thomas Swinyard, Ecr.,  
St. Lawrence Hall, Montréal.

(Extraits.)

*Le Prêt du Gouvernement.*

" Il y a un autre sujet sur lequel je désire attirer votre attention, et c'est un sujet très important : je veux parler du prêt du gouvernement.

" Comme vous le savez, nous avons emprunté la somme de £583,000. Nous lui devons aussi une accumulation d'intérêts sur cette somme, depuis 1860, qui s'élève à £220,000 de plus. On l'appelle un prêt du gouvernement, mais je préfère l'appeler une aide du gouvernement.

" Sans l'aide que le gouvernement nous a donnée au commencement de la construction de cette voie, et les promesses qu'il fit avant qu'elle ne fût construite, il n'aurait pas eu de capitaux anglais pour établir cet élément important dans les progrès et la civilisation de la province.

" Eh bien ! messieurs, si les choses fussent restées dans l'état où elles étaient d'abord, nous aurions pu facilement et volontiers payer notre intérêt ponctuellement, c'est-à-dire, si le gouvernement eût respecté les conditions, qui furent faites lorsque le prêt fut fait, et lorsque les capitaux anglais furent souscrits pour construire le chemin.

" En violation directe de la foi du gouvernement, je veux dire de la foi sur laquelle notre capital fut avancé, et sur laquelle l'aide du gouvernement fut accordée.

" La ligne rivale est à moins de vingt milles, en moyenne, de la nôtre.

" Depuis ce temps jusqu'à présent notre chemin de fer a toujours lutté et perdu, et je dis que cela est dû à l'action de la législation.

" J'ai un rapport qui fait voir la condition des choses avant le prolongement du Grand Tronc à l'ouest de Toronto, et subséquemment à ce prolongement.

" Depuis 1854 jusqu'à 1858, la moyenne des dividendes de cette compagnie a été de six pour cent par année. Après que le prolongement du Grand Tronc jusqu'à Sarnia eut été ouvert, le dividende tomba à 3 pour cent en janvier 1859, à rien pour les trois semestres

suiuants, et la moyenne des dividendes des neuf années qui suivirent, jusqu'en juillet 1867, n'a été que de deux pour cent par année à diviser entre les actionnaires, tandis que la moyenne était autrefois de six pour cent.

"Maintenant, messieurs, lorsque le gouvernement a assez manqué de parole à ceux qui ont avancé leurs capitaux sur la foi de cette parole, pour réduire les moyens de gagner l'intérêt qui lui était dû, il a par là, je crois, considérablement diminué la force de son droit à réclamer cet intérêt.

"Les habitants du Canada ont eu tous les avantages de notre chemin ; il a accru la valeur de leurs propriétés, de même qu'il a augmenté leur bien-être et leur prospérité de toute manière. Ils ont eu les avantages, et ils nous ont privé, nous, les actionnaires, des avantages que nous devrions retirer de nos placements dans une colonie aussi éloignée ; je ne puis donc m'empêcher de croire que nous avons fortement droit à la condescendance du gouvernement, et qu'il devrait non-seulement ne pas insister sur le paiement de l'intérêt, mais encore nous donner quelque compensation substantielle pour la position désavantageuse dans laquelle il a placé cette compagnie.

"Le gouvernement de la nouvelle Puissance du Canada aura à venir en ce pays pour obtenir les capitaux nécessaires à la construction du chemin de fer Intercolonial.

"Je dois dire que, dans mon opinion, il aurait bien mieux valu, à tous les points de vue, qu'il eût montré plus d'égards, les égards qui lui étaient dus, à la position de cette compagnie, avant que de venir encore chercher des capitaux anglais pour prolonger son réseau de chemins de fer."

MONTRÉAL, 11 Juin 1868.

CHER MONSIEUR,—Votre lettre du 9 du courant m'est parvenue ce matin à mon retour de New-York, avec quelques-uns de nos directeurs anglais, qui y sont arrivés hier et sont maintenant ici avec moi. Parmi eux se trouve M. l'échevin Dakin, le président de notre compagnie, du rapport duquel certains extraits accompagnent votre lettre.

Je n'ai pas ici l'intention d'entrer dans la considération d'aucun des points soulevés par vous, excepté de ceux qui ont rapport aux remarques du président. Je serai prêt à discuter les autres lorsque le temps et l'occasion s'en présenteront ; mais au nom du président, et avec sa sanction, je prends la liberté de répudier toute intention d'alléguer quoi que ce soit contre la bonne foi du gouvernement de la Puissance, ou de faire la moindre menace, si le gouvernement ne consentait pas à ce qu'il regardait comme une demande équitable de la part du Grand Occidental.

Les remarques de M. Dakin étaient basées sur la correspondance qui avait eu lieu entre nous, et sur les arguments qui avaient été employés devant le conseil privé en notre faveur ; et ni dans un cas ni dans l'autre le gouvernement, pas plus que vous-même, ne s'est formalisé du ton ou de la teneur de notre correspondance ou de notre argumentation.

Il ne peut y avoir aucun doute que le chemin de fer Grand Occidental fut commencé sur la foi qu'il ferait partie de la "ligne de grand tronç," et que l'aide du gouvernement lui fut donnée comme tel,—le propre mot de "foi" étant employé à son égard par la législature canadienne ; et il ne peut y avoir également aucun doute que l'on n'avait alors aucune intention de construire une voie rivale de Toronto à l'Ouest ; et c'est certainement un argument licite que de dire que l'on s'est départi de cette foi lorsque la voie rivale a été construite et que l'aide du gouvernement lui a été accordée.

La compagnie du Grand Occidental, dès 1861, a présentée la chose à ce point de vue dans une pétition à la législature, et elle a toujours été et devra continuer à être une partie de son plaidoyer pour obtenir le secours qu'elle demande. Et le président n'a voulu la présenter aux actionnaires ni dans un autre sens, ni d'une autre manière.

Ses remarques au sujet de l'emprunt intercolonial n'étaient pas, non plus, faites comme menace. Elles étaient simplement la répétition de l'argumentation employée dans la correspondance et le plaidoyer fait devant le conseil privé, de ni l'un ni l'autre desquels on ne s'est formalisé soit alors, soit depuis.

La compagnie du Grand Occidental ne désire aucunement révoquer en doute "la bonne foi et l'honneur" du gouvernement canadien dans ses relations avec elle,—c'est même sur cette bonne foi et cet honneur qu'elle se repose pour obtenir la concession qu'elle demande ; et dans les avancés qui furent faits aux assemblées d'actionnaires il n'a rien été dit, et l'on n'a rien voulu dire, qui ne fût basé, dans l'opinion du président, sur un exposé de faits qui avait été fait à la législature par un mémoire de la compagnie plusieurs années

auparavant, et qui n'eût fait le sujet d'une longue correspondance et de discussions avec le gouvernement provincial sans que l'on prit exception à son usage, comme étant un moyen d'argumentation injuste ou inconvenant dans l'intérêt de la compagnie. Comme je sais que votre temps doit être nécessairement très employé, seriez-vous assez bon que de m'indiquer l'heure qui, cette après-midi ou demain matin, vous conviendra le mieux pour accorder une entrevue à notre députation anglaise ?

Je demeure, cher Monsieur, votre dévoué,

THOMAS SWINYARD.

L'Honorable John Rose,  
Ministre des Finances, Montréal.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,  
HAMILTON, ONT., 17 Juin 1868.

MON CHER SIR JOHN, —À propos de notre conversation lorsque j'ai eu le plaisir de vous rencontrer lundi, le 15 du courant, et conformément à la demande que vous m'avez faite de vous faire connaître la substance de mes entretiens avec M. Rose, avant son départ pour l'Angleterre, j'ai l'honneur de vous dire que j'ai compris de lui que le gouvernement ne pouvait recommander l'acceptation de la somme déjà offerte par la compagnie, et qu'il ne se croyait même pas en mesure de me faire une proposition pour arriver au règlement des affaires entre nous. Il me dit, cependant, que ce serait un pas de fait si le gouvernement avait devant lui une offre telle qu'il pût l'accepter, et il me promit aussi de parler à ses collègues à ce sujet.

En vous entretenant de cette affaire, je n'ai pas cru qu'il fût nécessaire d'entrer au long dans l'énumération des droits de la compagnie à la considération du gouvernement, lesquels avaient déjà été exposés dans le cours de la correspondance, savoir : l'encouragement donné à la compagnie par le parlement, au moyen d'un prêt fait pour assurer la construction de son chemin, — la garantie donnée ensuite par acte du parlement qu'il formerait partie de la "ligne du grand tronç," — la législation adverse subséquente autorisant le prolongement du chemin de fer Grand Tronc à l'ouest de Toronto et Guelph, malgré les protestations du Grand Occidental et contrairement à l'acte de garantie en question, — les effets désastreux de ce prolongement sur le trafic de la compagnie du Grand Occidental, — l'aide pécuniaire donnée par le gouvernement à cet effet, bien qu'une législation antérieure déclarait expressément qu'aucune aide de cette nature ne devait être donnée, — la substitution de la voie large à la voie étroite plus économique que l'on s'était d'abord proposé de construire, et le tort qui en est résulté sous le rapport du trafic d'entier parcours, — la pétition présentée par la compagnie en 1861, demandant du secours, — les immenses avantages permanents et le bénéfice quotidien que procure le chemin de fer au pays en assurant son développement et ses progrès, — et l'emploi constant qu'il offre à plusieurs milliers d'ouvriers.

Je cherchai plutôt à vous expliquer, comme je l'avais fait à M. Rose, l'insurmontable difficulté qu'il y avait de prélever de nouveaux fonds en Angleterre pour des fins de chemins de fer, dans l'état de discrédit où sont tombées ces entreprises ; mais que s'il nous était fait quelque concession réelle par le gouvernement, et que l'avantage qu'en retirerait notre corporation fût apparent, nos propres actionnaires pourraient alors être induits à souscrire eux-mêmes les fonds nécessaires à un règlement.

Il a déjà été démontré que depuis 1859 nos actionnaires n'ont reçu sur leurs placements que des dividendes dont la moyenne ne s'élève qu'à 2 pour cent seulement ; d'un autre côté, ils ont fourni, à la suite de demandes faites sur les actions pendant la même période, pas moins de \$1,916,464, qui ont été dépensées sur le chemin, et maintenant, en sus de cela, il faut que notre compte de capital (qui est plus qu'épuisé) soit récupéré pour nos propres besoins au montant d'au moins \$1,000,000. Je puis dire même que notre position financière est tellement tendue que j'ai été obligé, peu de temps avant mon départ d'Angleterre, de conclure un emprunt temporaire de \$300,000, pour payer le dernier dividende sur nos actions. J'ajouterai aussi que l'argent que nous avons gagné pour service postal et militaire, mais que le gouvernement a gardé entre ses mains, s'élève à un intérêt annuel sur le principal dû au gouvernement presque égal à ce qu'ont reçu nos actionnaires en dividendes, c'est-à-dire, 2 pour cent par année.

À l'égard de l'emploi de fortes sommes pour développer le trafic d'entier parcours en transit à travers la province, je dois dire que c'est un fait bien établi que l'efficacité de

notre service de trafic local n'aurait pu être maintenu sans l'établissement de nos moyens de transport du trafic d'entier parcours.

En vous écrivant cette lettre, je suis poussé par la nécessité qui est survenue d'obtenir immédiatement des fonds pour les besoins ordinaires de la compagnie; et comme l'hon. Ministre des Finances a dit que bien que le gouvernement fût disposé à traiter favorablement une compagnie qui avait rendu de grands services au pays, la somme offerte n'était pas suffisante pour que le gouvernement l'acceptât (cette somme était de £306,525 stg. et devait être payée comptant), je suis induit à suggérer qu'une somme de £400,000 stg. pourrait être fournie par la compagnie, en liquidation de toute demande par le gouvernement (s'il lui était accordé du temps pour payer), au moyen d'une opération financière parmi les actionnaires, qui, tout en liquidant la dette due au gouvernement, pourrait servir en même temps à prélever la somme nécessaire pour subvenir aux plus pressants besoins de la compagnie.

En sollicitant votre bienveillante considération, et en espérant la faveur d'une réponse ou d'une entrevue qu'il vous conviendra de m'accorder.

Je demeure, cher Sir John,

Votre tout dévoué,

L'Honorable

Sir John A. Macdonald, C. C. B.,  
Ottawa.

THOMAS DAKIN,  
Président, Cie. C. F. Grand Occidental.

OTTAWA, 3 Septembre 1868.

MONSIEUR,—Je dois attirer votre attention sur les communications précédentes qui ont été faites à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental au sujet de la somme qu'elle doit au département des finances.

Il paraît qu'aucun arrangement n'a encore été fait par vous avec le département des finances pour le paiement de l'intérêt courant sur la somme principale due par la compagnie, et je suis chargé de vous dire qu'il est nécessaire que ce paiement, depuis le 1er janvier dernier, se fasse régulièrement tous les six mois. Vous voudrez donc bien vous entendre à cet effet avec le Ministre des Finances.

Je suis aussi chargé de vous prier, conformément à la décision de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, de faire des arrangements pour le règlement des arrérages qui ont jusqu'ici fait le sujet de communications entre vous et le gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

Thomas Swinyard, écr.,

Gérant-Général, Cie. C. F. Grand Occidental,  
Hamilton, Ont.

OTTAWA, 16 Septembre 1867.

MONSIEURS,—Je prends la liberté d'attirer votre attention sur ma lettre du 3 du courant, au sujet de l'intérêt payable au gouvernement par la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, et de vous rappeler que je n'ai reçu aucune réponse à cette lettre.

J'ai donc à vous réitérer qu'il est indispensablement nécessaire que l'intérêt courant soit ponctuellement servi, et à vous prier de prendre des arrangements en conséquence avec le Ministre des Finances.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

Thos. Swinyard, écr.,

Gérant-Général, Cie. C. F. G. O.,  
Hamilton.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,

HAMILTON, ONTARIO, 21 Septembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que votre lettre du 3 du courant a été, vendredi dernier, soumise aux directeurs de cette compagnie, qui se réunissaient alors pour la première fois après sa réception.

Comme vous ne dites rien des entrevues qui ont eu lieu il y à quelque temps entre le président de cette compagnie, M. l'échevin Dakin, et M. Faulconer (députés par le bureau anglais pour se rendre auprès du gouvernement), et Sir John A. Macdonald et l'honorable M. Rose, ni de la correspondance qui a eu lieu entre ces messieurs, les directeurs supposent que vous ne connaissez pas la position dans laquelle l'affaire a été laissée, c'est-à-dire, la proposition qui fut alors faite par la compagnie au gouvernement.

Les directeurs ont toujours attendu, avec la plus vive impatience, une réponse à cette proposition.

Je puis vous assurer qu'ils désirent vivement qu'un prompt arrangement puisse être fait avec le gouvernement, non-seulement à cause des mauvais effets que, malheureusement, la connaissance de la demande faite par le gouvernement a produit sur la valeur des effets de la compagnie, mais encore parce que, ainsi qu'e notre président, M. Dakin, l'a expliqué, le crédit de notre compte de capital étant excédé, il faudra le récupérer pour nos propres besoins, jusqu'à concurrence d'au moins \$1,000,000.

Et dans le but d'y arriver, comme aussi de prélever la somme d'argent nécessaire pour opérer une liquidation définitive avec le gouvernement, le bureau de direction devra faire un appel spécial aux actionnaires de la compagnie, car les directeurs ne peuvent, dans l'état actuel de dépression des chemins de fer en Angleterre, s'adresser qu'à eux pour obtenir les fonds nécessaires.

Si une entrevue personnelle avec vous, ou avec l'hon. Ministre des Finances, pouvait faciliter un prompt règlement de cette affaire si importante pour ma compagnie, je vous prierais de me le faire immédiatement savoir, et je m'empresserai de me rendre à vos désirs.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

THOMAS SWINYARD.

L'Hon. Hector L. Langevin,  
Secrétaire d'Etat, Ottawa

DÉPARTEMENT DES FINANCES,  
OTTAWA, 5 Novembre 1868.

CHER MONSIEUR,—La correspondance qui a eu lieu entre le Secrétaire d'Etat et vous, au sujet de la réclamation du gouvernement, a été référée à ce département.

Je dois attirer votre prompte et sérieuse attention sur cette affaire, et vous dire qu'il est absolument nécessaire que des arrangements soient pris par vous pour payer l'intérêt courant.

Je demeure, etc.,

JOHN ROSE.

Thomas Swinyard, écr.,  
Gérant-Général,  
Cie. du C. de fer Grand Occidental,  
Hamilton, Ont.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,  
HAMILTON, ONTARIO, 9 Novembre 1868.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 5 du courant, et de vous transmettre copie de la réponse que j'ai faite à la dernière lettre que j'ai reçu du bureau du Secrétaire d'Etat. Comme nous ne pouvons, ici, répondre aux exigences du gouvernement, j'ai envoyé la correspondance au bureau des directeurs en Angleterre.

En attendant l'issue des efforts faits par la compagnie pour en arriver à un arrangement satisfaisant avec le gouvernement, à l'égard de tout cet emprunt, et vu la position onéreuse dans laquelle se trouverait placée la compagnie si le gouvernement insistait sur la liquidation rigoureuse de sa réclamation, j'espérais fortement qu'après mes récentes explications l'on n'y persisterait pas.

Je demeure,

• Votre tout dévoué,

THOMAS SWINYARD.

L'Hon. John Rose,  
Ministre des Finances, Ottawa.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,  
HAMILTON, Ont., 9 novembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai été absent pendant quelques jours, étant allé dans l'Ouest. A mon retour, votre lettre du 28 ult. m'est parvenue, et tout en l'expédiant immédiatement au bureau des directeurs anglais, dont je suis nécessairement obligé de suivre les instructions, je ne puis m'empêcher d'exprimer le regret que j'éprouve de voir que, dans l'état de gêne où se trouve aujourd'hui la compagnie, et sous les circonstances toutes spéciales qui ont déjà été exposées, le gouvernement insiste sur le paiement de l'intérêt courant sur son prêt, d'autant plus qu'il a retenu durant le dernier semestre, sur le service postal et militaire fait par la compagnie, une somme qui, relativement au prêt, égale le dividende que la compagnie a pu déclarer à ses actionnaires pour la même période.

En sus de cela, le pays a tiré et tire tous les jours d'autres avantages directs et importants pour le développement de ses ressources, par la grande commodité offerte par le chemin.

Nos besoins financiers sont très graves, et je crains beaucoup que dans les circonstances où nous nous trouvons placés,—notre compte de capital étant beaucoup plus qu'épuisé,—notre bureau de direction anglais trouve très onéreuse la pression que l'on exerce sur lui, et qu'il lui soit difficile de faire face à vos demandes, en attendant le règlement de toute la question, que la compagnie désire si vivement effectuer avec le gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. Parent, Ecr.,  
Sous-Secrétaire d'Etat,  
Ottawa, Canada.

THOMAS SWINYARD.

DÉPARTEMENT DES FINANCES,  
OTTAWA, 17 novembre 1868.

MONSIEUR,—Il ne servirait à rien de continuer une discussion sur la convenance, ou autrement, de la part du gouvernement d'exiger le paiement de l'intérêt courant sur la dette de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, mais je ne puis m'empêcher de dire que, tandis que tous les autres créanciers sont payés intégralement, il n'est guère juste que le gouvernement seul ne soit pas payé.

Vous dites que le gouvernement reçoit, en service postal, une somme presque égale au dividende payé à vos actionnaires, mais vous semblez ignorer que le gouvernement n'est pas un actionnaire, mais bien un créancier, et même le premier créancier, et que vos actionnaires sont réellement ses débiteurs, et non pas ses associés.

Vous parlez des efforts faits pour arriver à un arrangement satisfaisant à l'égard de tout l'emprunt, mais je dois vous rappeler que tandis que le gouvernement vous a annoncé qu'il ne pouvait, sans nuire aux intérêts publics, accepter la seule offre que vous lui ayez faites, et qu'il vous a invité, tant verbalement qu'autrement, à faire une autre offre qu'il pourrait prendre en considération, il ne nous est venue aucune autre proposition de votre part.

Je répète donc que je désire recevoir, et que je serai prêt à considérer aussi favorablement que le sentiment de mon devoir public me le permettra, toute offre raisonnable de règlement complet. Mais en attendant, l'intérêt courant, qui est compris dans notre budget de l'année, doit être payé.

Je vous prie donc de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour obtenir un crédit sur votre bureau anglais, afin de faire ce paiement, si vous n'en avez pas les moyens en ce pays.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Thos. Swinyard, Ecr.,  
Gérant Général,  
Cie. du Chemin de fer Grand Occidental,  
Hamilton, Ont.

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,  
HAMILTON, ONT., 23 nov. 1868.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 17 courant  
Je regrette beaucoup que vous soyez sous l'impression qu'il n'a été fait qu'une seule offre

au gouvernement, et qu'il y ait le moindre malentendu à ce sujet, car il a été fait une seconde offre le 17 juin dernier par M. Dakin, le président de notre compagnie, à Sir John A. Macdonald, du paiement de £400,000 stg., s'il nous était accordé du temps pour le faire, et il n'a été reçu aucune réponse à cette offre, quoique Sir John ait répondu à M. Dakin, le 24 juin, qu'il saisirait la première occasion de soumettre cette offre au conseil. J'ai depuis lors attendu avec anxiété une nouvelle communication à ce sujet. Vous comprendrez donc pourquoi, sous ces circonstances, j'ai exprimé l'espoir que le gouvernement différerait sa demande de paiement de l'intérêt courant comme partie distincte et indépendante de l'affaire en question, supposant que le tout était sous la considération de l'exécutif, et que si l'affaire était définitivement réglée sur la base proposée par notre président, nous n'aurions pas à faire aujourd'hui de paiement distinct d'intérêt.

Je crois inutile de répéter au long les arguments que je vous ai déjà exposés pourquoi le gouvernement devrait agir avec mansuétude à l'égard du Grand Occidental dans cette affaire. Je pense, et mon bureau de directeurs le pense aussi, qu'ils sont convainçants et tels qu'ils peuvent être équitablement acceptés, par l'exécutif, et qu'ils seraient supportés par la législature; mais je dirai quelques mots des principaux points contenus dans la lettre du Sous Secrétaire d'Etat du 23 ult., et dans votre propre lettre du 17 courant. Dans ces lettres, je suis informé que la créance du gouvernement, qui a légalement la préséance sur toutes les autres créances, devrait, quant à l'intérêt courant, être mise sur le même pied que celle du créancier le moins favorisé,—que la compagnie a fait assez de profits pour payer l'intérêt sur ses dettes de toutes sortes, et a retenu la somme nécessaire pour payer l'intérêt dû au gouvernement,—et que nos actionnaires sont réellement les débiteurs du gouvernement, et non pas ses associés. Il m'est impossible de contredire aucune de ces propositions comme points de fait; mais je n'admets pas qu'elles conduisent à la conclusion que le gouvernement semble croire inévitable. Nous prétendons que la préséance du gouvernement comme créancier peut, quoique strictement légale, être justement considérée, dans ce cas, comme étant exceptionnelle, et qu'elle ne pourrait guère être appliquée dans toute sa force, à notre détriment évident, tandis que les autres chemins de fer du pays, qui ont joui d'avantages semblables, ont été libérés presque absolument de tous paiements au gouvernement; et que, bien que l'intérêt sur la créance du gouvernement ait été formellement crédité dans nos comptes semestriels (et qu'il soit représenté par l'excédant de notre compte de capital), il a été entièrement employé en déboursés réels et nécessaires sur le chemin, et qu'il a été ainsi employé dans la croyance que le gouvernement agirait avec la même indulgence, au moins jusqu'à un certain point, envers le Grand Occidental, que la législature et lui-même l'ont fait envers le Grand Tronc et le chemin de fer du Nord (*Northern*). Je sais que le gouvernement n'est pas notre associé dans le sens mercantile du mot, mais il est notre associé dans les bénéfices que notre chemin de fer a procurés au pays.

J'ai l'espoir que je ne me fais pas illusion en espérant que le gouvernement nous traitera dans cet esprit, et qu'il acceptera notre proposition de £400,000 stg., que les directeurs se sont efforcés de se procurer, et qu'ils sont maintenant prêts à s'engager à payer si le gouvernement, par une prompte acception, leur permet de profiter de l'état actuel favorable du marché monétaire.

J'ai, ainsi que je l'ai déjà dit dans des lettres précédentes, envoyé copie de la correspondance récente en Angleterre, et j'écrirai de nouveau au bureau anglais par la malle d'aujourd'hui, et aussitôt que j'aurai reçu sa réponse j'aurai l'honneur de vous écrire de nouveau, si je ne reçois aucune lettre de vous à laquelle je doive répondre dans l'intervalle.

Je demeure, etc.,

L'hon. John Rose,  
Ministre des Finances,  
Ottawa.

THOS. SWINYARD.

La compagnie du chemin de fer Grand Occidental propose au gouvernement du Canada le règlement des comptes provenant du prêt à elle fait par le gouvernement, aux termes suivants, savoir :—

- 1° La compagnie remboursera la balance de son emprunt, s'élevant à £573,687 15s. 0d.
- 2° Le gouvernement retiendra le montant du service postal et militaire revenant à la

compagnie du Grand Occidental jusqu'au 30 juin 1868, et le gouvernement paiera le prix du service postal et militaire à partir du 1er juillet 1868.

3° La compagnie paiera au gouvernement, en liquidation de tous arrérages d'intérêt jusqu'au 31 décembre 1868, la somme de \$400,000, ou £82,135 10s. 5d., portant la somme totale à payer au gouvernement à £655,823 5s. 5d.

4. Cette somme sera payée au gouvernement comme suit, savoir :—£100,000 comptant, le ou avant le 10 février 1869. La balance de £555,823 5s. 5d. sera payée en quatre versements égaux, dans 1, 2, 3 et 4 ans à partir du 1er février 1869, à 4 1/2 d'intérêt par année. Des bons seront donnés pour ces versements, donnant au gouvernement la même hypothèque qu'il possède à présent.

Ce règlement est recommandé par le soussigné à l'adoption du bureau des directeurs en Angleterre, et cette recommandation est appuyée par le comité exécutif du bureau en Canada.

(Signé,)

WM. McMASTER,  
Président du Comité Exécutif du  
Bureau des Directeurs.

Toronto, 14 décembre 1868.

DÉPARTEMENT DES FINANCES,  
OTTAWA, 30 novembre 1868.

CHER MONSIEUR,—Après les communications personnelles qui ont eu lieu entre nous au sujet de votre lettre du 23 courant, depuis qu'elle a été écrite, il est peut-être inutile pour moi d'en accuser formellement la réception.

Il est bon de dire, cependant, à propos de la correspondance officielle qui a eu lieu entre Sir John A. Macdougald et votre président, que la substance de cette correspondance a été dans le temps soumise privément au gouvernement, et comme il ne se croyait pas justifiable de modifier en quoi que ce fût les conclusions incorporées dans l'ordre en conseil du 28 mai dernier, dont la compagnie avait reçu communication, la demande subséquente d'un règlement conformément aux termes de cet ordre fut jugé être une réponse suffisante à la lettre de M. Dakin.

Néanmoins, pour éviter tout malentendu à l'égard de ce qui a eu lieu dans le passé, et toute discussion inutile à l'avenir, laissez-moi vous répéter ce que j'ai cherché à vous faire comprendre verbalement : qu'avec tout le désir possible de traiter la compagnie avec toute la mansuétude que peut le permettre le sentiment du devoir public, je ne pense pas que nous puissions nous écarter des conditions suivantes comme base de la négociation, savoir :—

1° Le paiement de l'intérêt courant semestriellement ;

2° Le paiement intégral du capital dans le temps qui pourra être convenu ; et

3° Que les négociations à propos de concessions soient bornées aux arrérages accumulés avant janvier 1868.

Si vous avez quelques objections à faire soit au principe d'après lequel est fait le compte qui vous a été remis de ces arrérages, soit à quelques-uns de ses détails, ou si vous avez quelque proposition à faire à l'égard d'une modification de la somme totale réclamée, je serai heureux de donner ma prompte et sérieuse considération à vos objections ou propositions.

Vous comprendrez, cependant, que toute proposition que vous pourrez faire devra être soumise à la considération du conseil, et que si elle est approuvée elle devra être ensuite soumise à la décision du parlement.

En attendant la faveur d'une réponse,

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Thomas Swinyard, écr.,  
Gérant Général,  
Cie. Chemin de fer Grand Occidental,  
Hamilton, Ont.

JOHN ROSE.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL en compte courant et en compte d'intérêt, jusqu'au 31 janvier 1868,  
avec la Puissance du Canada.

		\$	cis.	\$	cis.	\$	cis.
1855							
31 janvier..	Par transport de malles.....	89	19,768 09			289 20	
	“ intérêt du 1er février au 30 avril.....		289 20				
30 avril...	Pour argent reçu du maître-général des postes.....		20,057 29				
	“ balance à son crédit.....		8,000 00				
31 juillet..	“ intérêt du 30 avril au 30 juin 1856.....	277	12,057 29			549 00	
	“ transport de malles.....	185	12,138 00			369 12	
	“ intérêt du 31 juillet au 31 janvier 1856.....						
1856							
31 janvier..	Par transport de malles.....		12,904 04				
	“ Pour argent reçu du maître-général des postes.....		38,017 45				
	“ balance à son crédit.....		8,000 00				
31 janvier..	“ intérêt du 1er février 1856 au 1er janvier 1857.....	335	30,017 45			1,652 98	
	“ transport de malles.....	154	1,652 98			14,200 00	
	“ intérêt du 31 juillet 1856 au 1er janvier 1857.....		359 47			359 47	
1857							
1er janvier..	Pour intérêt, commission, etc., sur £770,000 stg.....		46,229 90				
	“ balance à son débit.....		114,581 13				
	“ intérêt du 2 au 31 janvier.....	30	68,351 23		337 06	337 06	
31 janvier..	Par transport de malles.....		68,688 29				
	“ Pour balance à son débit.....		14,528 00				
	“ intérêt du 1er au 31 juillet.....	181	54,160 29			1,011 43	
	“ argent payé à la Banque du Haut-Canada.....	123	1,611 43			12 99	
	“ intérêt du 31 mars au 31 juillet.....		642 83				
	“ argent reçu du maître-général des postes.....		12 99				
31 mai....			16,000 00				

			\$	cis.	\$	cis.	\$	cis.
1er juillet..	“ intérêt du 31 mai au 31 juillet.....	62	163 07			163 07		
	“ intérêt, commission, etc., sur £770,000 stg.....		114,581 13			583 83		
	“ intérêt du 1er au 31 juillet.....	31	583 83					
31 juillet..	Par transport de malles.....		187,755 57					
	“ Pour balance à son débit.....		14,364 00					
	“ intérêt du 1er août au 11 septembre.....	42	173,391 57			1,197 10		
31 sept....	Par argent reçu de W. Stephens.....		1,197 10					
	“ Pour balance à son débit.....		174,388 67					
	“ intérêt du 13 septembre 1857 au 31 janvier 1858.....	142	114,581 13			1,400 71		
1858								
1er janvier..	“ intérêt sur £770,000 stg.....		60,007 54					
	“ intérêt du 1er au 31 janvier.....	31	1,400 71			580 11		
31 janvier..	Par transport de malles.....		115,618 07					
	“ Pour balance à son débit.....		589 11					
	“ intérêt du 1er au 15 février.....	15	177,615 43			401 33		
15 février..	Par argent reçu de W. Stephens.....		14,850 48					
	“ Pour balance à son débit.....		162,764 95					
	“ intérêt du 6 février au 30 juin.....	135	401 33			1,101 19		
1er juillet..	“ intérêt, commission, etc., sur £770,000.....		163,166 28					
	“ Pour montant reçu des agents de Londres.....		113,544 20					
	“ Pour balance à son débit.....		49,622 08					
	“ intérêt du 1er au 31 juillet.....	31	1,101 19			288 49		
31 juillet..	Par transport de malles.....		113,544 20					
	“ Pour balance à son débit.....		164,267 47					
	“ intérêt du 1er au 31 juillet.....		113,544 20					
	“ Pour transport de malles.....		50,723 27					
	“ intérêt du 1er au 31 juillet.....		258 49					
	“ Pour transport de malles.....		50,981 76					
	“ intérêt du 1er au 31 juillet.....		14,857 00					
	“ A reporter.....					\$7,656 31	\$8,219 77	



La Compagnie du Chemin de Fer Grand Occidental en compte courant et en compte d'intérêt, jusqu'au 31 janvier 1863, avec la Puissance du Canada.—*Suite.*

	Report.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1862.		386,513 29	36,432 43	3,219 77
31 janvier..	Par transport de malles.....	17,837 50		
	Pour balance à son débit.....	368,675 79		
	“ intérêt du 31 janvier au 30 juillet.....	10,969 30	10,969 30	
	“ intérêt, commission, etc., sur £577,500.....	85,158 15	419 95	
	“ intérêt du 1er au 30 juillet.....	419 95		
31 juillet..	Par transport de malles.....	465,223 19		
	“ intérêt du 31 juillet au 30 janvier 1863.....	17,837 50		
1863		447,385 69	13,531 89	
1er janvier..	“ intérêt, commission, etc., sur £577,500 stg.....	85,158 15	419 95	
	“ intérêt du 1er au 30 janvier.....	419 95		
31 janvier..	Par transport de malles.....	546,495 68		
	“ intérêt du 31 juillet au 30 janvier 1864.....	17,837 50		
1er juillet..	Pour balance à son débit.....	528,658 18		
	“ intérêt du 31 janvier au 30 juillet.....	15,729 39	15,729 39	
	“ intérêt, commission, etc., sur £577,500 stg.....	85,158 15	419 95	
	“ intérêt du 1er au 30 juillet.....	419 95		
31 juillet..	Par transport de malles.....	629,965 67		
	“ intérêt du 31 juillet au 30 janvier 1865.....	17,837 50		
1865.		612,128 17	18,514 75	
1er janvier..	“ intérêt, commission etc., sur £577,500.....	85,158 15	419 95	
	“ intérêt du 1er au 30 janvier.....	419 95		
31 janvier..	Par transport de malles.....	716,221 02		
	“ intérêt du 31 juillet au 30 janvier 1866.....	17,837 50		

1er juillet..	Pour balance à son débit.....	698,383 52		
	“ intérêt du 31 janvier au 30 juillet.....	20,894 12	20,894 12	
	“ intérêt, commission, etc., sur £577,500.....	85,158 15	419 95	
	“ intérêt du 1er au 30 juillet.....	419 95		
31 juillet..	Par transport de malles.....	804,865 74		
	“ intérêt du 31 juillet 1864 au 30 janvier 1865.....	17,837 50		
1865.		787,018 24	23,804 57	
1er janvier..	“ intérêt, commission, etc., sur £577,500 stg.....	85,158 15	419 95	
	“ intérêt du 1er au 30 janvier.....	419 95		
31 janvier..	Par transport de malles.....	896,400 91		
	“ intérêt du 31 juillet 1864 au 30 janvier 1865.....	18,313 50		
1er juillet..	Pour balance à son débit.....	878,087 41		
	“ intérêt du 31 janvier au 30 juillet.....	26,126 10	26,126 10	
	“ intérêt, commission, etc., sur £577,500.....	85,158 15	419 95	
	“ intérêt du 1er au 30 juillet.....	419 95		
31 juillet..	Par transport de malles.....	989,791 61		
	“ intérêt du 31 juillet au 13 novembre.....	17,919 50		
14 nov....	Pour argent reçu du sous-adjutant-général.....	971,872 11	16,934 51	
	“ intérêt du 31 juillet au 13 novembre.....	16,934 51		
17 nov....	Pour argent reçu du sous-adjutant-général.....	988,806 62	7,494 46	
	“ intérêt du 14 au 16 novembre.....	7,494 46		
	Pour balance à son débit.....	981,312 16	483 94	
	“ intérêt du 17 novembre au 12 décembre.....	483 94		
	Pour argent reçu du sous-adjutant-général.....	981,796 10	1,514 46	
	“ intérêt du 17 novembre au 12 décembre.....	1,514 46		
	Pour balance à son débit.....	980,281 64	4,189 70	
	“ intérêt du 17 novembre au 12 décembre.....	4,189 70		
	<i>A reporter</i> .....	\$984,471 34	\$190,550 35	\$8,219 77

La Compagnie du Chemin de Fer Grand Occidental en compte courant et en compte d'intérêt, jusqu'au 31 janvier 1868, avec la Puissance du Canada.—*Switz.*

		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1865.		984,471 34	190,550 35	3,219 77
13 déc.....	Report.....	673 95		
	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....			
	Pour balance à son débit.....	983,797 39		
	" intérêt du 13 décembre au 30 janvier 1866.....	7,924 28	7,924 28	
1866.		85,158 15	419 95	
1er janvier.....	" intérêt, commission, etc., £577,500.....	419 94		
	" intérêt du 1er au 30 janvier.....	1,077,399 77		
31 janvier.....	Par transport de malles.....	21,591 92		
	Pour balance à son débit.....	1,055,707 75	520 66	
3 février.....	" intérêt du 31 janvier au 2 février.....	520 66		
	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,056,228 51		
	" intérêt du 3 février au 22 mai.....	202 60		
23 mai.....	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,056,025 91	18,921 66	
	" intérêt du 3 février au 22 mai.....	18,921 66		
30 juin.....	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,074,947 57		
	" balance à son débit.....	1,291 66		
	" intérêt du 23 mai au 29 juin.....	1,073,655 91	6,706 68	
1er juillet.....	Par transport de malles.....	18,322 08		
	Pour balance à son débit.....	1,061,930 51		
	" intérêt du 30 juin au 29 septembre.....	16,059 89	16,059 89	
	" intérêt, commission, etc., sur £577,500.....	85,158 15		
	" intérêt du 1er juillet au 29 septembre.....	1,273 86	1,273 86	

18

		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
30 sept.....	Par transport de malles.....	1,164,422 41		
	" intérêt du 30 septembre au 28 novembre.....	11,059 25		
29 nov.....	Pour balance à son débit.....	1,153,363 16	11,375 61	
	" intérêt du 30 septembre au 28 novembre.....	11,375 61		
	Par argent reçu de T. D. Harington.....	1,164,738 77		
	" balance à son débit.....	30,555 63		
20 déc.....	" intérêt du 29 novembre au 19 décembre.....	1,134,183 14	3,915 30	
	Par argent reçu de T. D. Harington.....	3,915 30		
	" balance à son débit.....	1,138,098 44		
	" intérêt du 20 au 30 décembre.....	409 18		
31 déc.....	Par transport de malles.....	1,137,639 26	2,057 16	
	" balance à son débit.....	2,057 16		
1867.		1,139,746 42		
1er janvier.....	" intérêt du 31 décembre au 21 janvier 1867.....	11,059 25		
	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,128,687 17	4,081 78	
22 janvier.....	" balance à son débit.....	4,081 78		
	" intérêt, commission, etc., sur £577,500.....	85,158 15		
	" intérêt du 1er janvier au 21 janvier.....	293 96	293 96	
28 février.....	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,218,221 06		
	" balance à son débit.....	151 21		
	" intérêt du 22 janvier au 27 février.....	1,218,079 85	7,408 52	
	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	7,408 52		
	" balance à son débit.....	1,225,478 37		
	" intérêt du 28 février au 30 mars.....	138 80		
31 mars.....	Par transport de malles.....	1,225,349 57	6,244 19	
	" balance à son débit.....	6,244 19		
	" intérêt du 28 février au 30 mars.....	1,231,583 76		
	Par transport de malles.....	11,059 25		
	A reporter.....		\$277,753 85	\$3,219 77

La Compagnie du Chemin de Fer Grand Occidental en compte courant et en compte d'intérêt, jusqu'au 31 janvier 1868, avec la Puissance du Canada.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1867.	<i>Report</i> .....					277,753	85
31 mars...	Pour balance à son débit.....	1,220,524	51				
	“ intérêt du 31 mars au 5 avril.....	1,203	81			1,203	81
		6					
6 avril...	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,221,728	32				
		44	11				
	Pour balance à son débit.....	1,221,684	21			5,422	27
	“ intérêt du 6 avril au 2 mai.....	5,422	27				
		27					
3 mai...	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,227,106	48				
		178	05				
	Pour balance à son débit.....	1,226,928	43			5,243	90
	“ intérêt du 3 au 28 mai.....	5,243	90				
		26					
29 mai...	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,232,172	33				
		157	40				
	Pour balance à son débit.....	1,232,014	93			6,075	63
	“ intérêt du 29 mai au 27 juin.....	6,075	63				
		30					
28 juin...	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,238,043	72				
		407	04			407	04
		2					
30 juin...	Par transport de malles .....	1,238,450	76				
		11,059	25				
	Pour balance à son débit.....	1,227,391	51			13,114	58
	“ intérêt du 30 juin au 2 septembre.....	13,114	58				
	“ intérêt, commission, etc., sur £577,500.....	85,153	15			895	91
	“ intérêt du 1er juillet au 2 septembre.....	895	91				
		64					

20

3 sept...	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,326,560	15				
		135	13				
	Pour balance à son débit.....	1,326,425	02			3,924	70
	“ intérêt du 3 au 20 septembre.....	3,924	70				
		18					
21 sept...	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,330,349	72				
		4	38				
	Pour balance à son débit.....	1,330,345	34			1,968	20
	“ intérêt du 21 au 29 septembre.....	1,968	20				
		9					
30 sept...	Par transport de malles.....	1,332,313	54				
		11,059	25				
	Pour balance à son débit.....	1,321,254	29			1,737	54
	“ intérêt du 30 septembre au 7 octobre.....	1,737	54				
		8					
8 oct...	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,322,991	83				
		24	42				
	Pour balance à son débit.....	1,322,987	41			7,611	56
	“ intérêt du 8 octobre au 11 novembre.....	7,611	56				
		35					
12 nov...	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,330,578	97				
		140	49				
	Pour balance à son débit.....	1,330,438	48			6,123	61
	“ intérêt du 12 novembre au 9 décembre.....	6,123	61				
		28					
10 déc...	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,336,562	09				
		117	35				
	Pour balance à son débit.....	1,336,444	74			4,613	54
	“ intérêt du 10 au 30 décembre.....	4,613	54				
		21					
31 déc...	Par transport de malles.....	1,341,058	28				
		11,059	25				
	Pour balance à son débit.....	1,329,999	03			3,279	45
	“ intérêt du 31 décembre au 14 janvier 1863.....	3,279	45				
		15					
	<i>A reporter</i> .....	\$1,333,278	48			\$339,375	59
							77

21

La Compagnie du Chemin de Fer Grand Occidental en compte courant et en compte d'intérêt, jusqu'au 31 janvier 1868, avec la Puissance du Canada.—*Suite.*

	<i>Report.</i>	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1868.		1,338,278	48	339,375	59	3,219	77
1er janvier.	Pour intérêt, commission, etc., sur \$577,500.	85,158	15				
	" intérêt du 1er au 14 janvier..... 14	195	98	195	98		
15 janvier.	Par argent reçu de T. D. Harington.....	1,418,632	61				
		2,800	00				
	Pour balance à son débit.....	1,415,832	61				
	" intérêt du 15 au 26 janvier..... 12	2,792	90	2,792	90		
27 janvier.	Par argent reçu du sous-adjutant-général.....	1,418,625	51				
		62	26				
	Pour balance à son débit.....	1,418,563	25				
	" inté.ét du 26 au 31 janvier..... 5	1,165	93	1,165	93		
		\$ 1,419,729	18	\$343,530	40	\$3,219	77

RECAPITULATION.

Débit, Principal.....	\$2,109,361 04
Crédit, Principal.....	1,029,942 49
Balance.....	1,079,418 55
Débit, Intérêt.....	343,530 40
Crédit, Intérêt.....	3,219 77
Balance.....	340,310 63
	<u>\$1,419,729 18</u>

La Compagnie du Chemin de Fer Grand Occidental en compte avec le Gouvernement du Canada.—Intérêt à 5 p. cent.

1857.	Dr.	\$	cts.	1855.	Cr.	\$	cts.
1er janvier	Pour intérêt, commission et change dû ce jour sur £770,000 sterling, montant de bons payables chez MM. Glyn, Mills et Cie, et MM. Baring, Frères et Cie, de Londres.....	114,581	13	31 janvier..	Par transport de malles.....	19,768	09
31 mars.....	Payé à la Banque du Haut-Canada pour dépenses encourues par cette institution.....	642	83	31 juillet..	do	12,138	00
1er juillet..	Pour intérêt, commission et change dû ce jour sur £770,000 sterling, montant de bons payables chez MM. Glyn, Mills, Currie et Cie, et MM. Baring, Frères et Cie, de Londres.....	114,581	13	1856.			
1858.				31 janvier..	do	12,904	04
1er janvier..	Pour do	115,618	07	31 juillet..	do	14,200	00
1er juillet..	do	113,544	20	1857.			
1859.				31 janvier..	do	14,528	00
1er janvier	do	85,158	15	31 juillet..	do	14,364	00
	do			11 sept .....	Par argent reçu de W. C. Stephens, secrétaire de la compagnie du ch. de fer. G. O.....	114,581	13
	do			1858.			
	do			31 janvier..	Par transport de malles.....	14,850	48
	do			15 février..	Par argent reçu de W. C. Stephens, etc.....	113,544	20
	do			31 juillet..	Par transport de malles.....	14,857	06
	do			1er juillet..	Par montant reçu par les agents de Londres.....	113,544	20
1859.							
1er janvier	do	170,705	14	1859.			
	do			31 janvier..	Par transport de malles.....	15,379	67
	do			3 mars.....	Par argent reçu de la Banque du Haut-Canada.....	85,158	15
	do			31 juillet..	Par transport de malles.....	17,887	50
	do			29 octobre.	Par argent reçu de W. C. Stephens, secrétaire, etc .....	59,171	38
	do			10 déc.....	do	25,986	77
1860.							
1er janvier	do	159,310	02	1860.			
	do			31 janvier..	Par transport de malles.....	17,837	50
	do			31 juillet..	do	11,837	50
1861.							
1er janvier	do	159,310	02	1861.			
	do			31 janvier..	do	17,837	50
	do			31 juillet..	do	17,837	50
1862.							
1er janvier	do	159,310	02	1862.			
	do			31 janvier..	do	17,837	50
	do			31 juillet..	do	17,837	50
1863.							
1er janvier	do	159,310	02	1863.			
	do			31 janvier..	do	17,837	50
	do			31 juillet..	do	17,837	50
1864.							
1er janvier	do	159,310	02	1864.			
	do			31 janvier..	do	17,837	50
	do			31 juillet..	do	17,837	50
1865.							
1er janvier	do	159,310	02	1865.			
	do			31 janvier..	do	17,837	50
	do			31 juillet..	do	17,837	50
1866.							
1er janvier	do	159,310	02	1866.			
	do			31 janvier..	do	17,837	50
	do			31 juillet..	do	17,837	50
	do				A reporter.....	\$841,187	61
		\$1,670,690	77				

La Compagnie du Chemin de Fer Grand Occidental, Etc.—(Suite.)

Dr.		Report.		Cr.	
	\$	cts.			\$
1867.			1864.		841,187 61
1er janvier		1,670,690 77	31 janvier.....	Par transport de malles.....	17,837 50
			31 juillet....	do .....	17,837 50
			1865.		18,313 50
			31 janvier.....	do .....	17,919 50
			31 juillet....	do .....	
			14 nov .....	Par argent reçu du sous-adjutant-général, pour service	7,494 46
			17 nov.....	de transport.....	1,514 46
			18 déc.....	do .....	673 95
				do .....	
			1866.		21,591 82
			31 janvier.....	Par transport de malles.....	202 60
			3 février....	Par argent reçu du sous-adjutant-général, pour service	1,291 66
				de transport.....	18,432 98
			23 mai .....	do .....	11,059 25
			30 juin.....	Par transport de malles.....	30,555 63
			30 sept. ....	do .....	409 18
			29 nov.....	Par argent reçu de T. D. H., pour service de transport	11,059 25
			20 déc.....	de la milice.....	
			31 déc.....	do .....	11,059 25
				Par transport de malles.....	
			1867.		
			22 janvier.....	Par argent reçu du sous-adjutant-général, pour service	151 21
				de transport.....	138 80
			28 février....	do .....	11,059 25
			31 mars.....	do .....	
			6 avril.....	Par argent reçu du sous-adjutant-général, pour service	44 11
				de transport.....	178 05
			3 mai.....	do .....	157 40
			29 mai.....	do .....	46 84
			28 juin.....	do .....	11,059 25
			30 juin.....	Par transport de malles.....	11,059 25
			30 sept.....	do .....	11,059 35
			31 déc.....	do .....	962,652 25
				Par balance.....	
				Total.....	\$1,989,310 81
				Pour balance.....	\$962,652,25

La Compagnie du chemin de fer Grand Occidental en compte avec la Puissance  
du Canada.

		Principal.	Intérêt.
		\$ cts.	\$ cts.
1860.			
31 janvier.	Pour balance .....	7,786 68	
31 "	Par transport de malles .....	17,837 50	
	Par balance à son crédit.....	10,050 82	251 27
31 juillet...	Par transport de malles.....	17,837 50	
1861.			
31 janvier.	Par balance à son crédit.....	27,888 32	697 20
	Par transport de malles.....	17,837 50	
	Pour dividende à 3.076 pour cent.....	45,725 82	
		86,450 96	
31 juillet...	Pour balance à son débit.....	40,725 14	1,018 12
	Par transport de malles.....	17,837 50	
1862.			
31 janvier.	Pour balance à son débit.....	22,887 64	572 19
	Par transport de malles .....	17,837 50	
	Pour dividende à 2.547 pour cent.....	5,050 14	
		71,583 43	
31 juillet...	Pour balance à son débit.....	76,633 57	1,915 84
	Pour dividende à 1.272 pour cent.....	35,749 56	
	Par transport de malles.....	112,383 13	
		17,837 50	
1863.			
31 janvier.	Pour balance à son débit.....	94,545 63	2,363 64
	Pour dividende à 2.022 pour cent.....	56,828 31	
	Par transport de malles .....	151,373 94	
		17,837 50	
31 juillet...	Pour balance à son débit.....	133,536 44	3,338 41
	Par transport de malles .....	17,837 50	
1864.			
31 janvier.	Pour balance à son débit.....	115,698 94	2,892 47
	Pour dividende à 1.792 pour cent.....	50,364 16	
	Par transport de malles.....	166,063 10	
		17,837 50	
31 juillet...	Pour balance à son débit.....	148,225 60	3,705 64
	Par transport de malles.....	17,837 50	
1865.			
31 janvier.	Pour balance à son débit.....	130,388 10	3,259 70
	Pour dividende à 2.042 pour cent.....	57,390 40	
	Par transport de malles.....	187,778 50	
		18,313 50	
	Pour balance à son débit.....	169,465 00	4,236
	Pour dividende à 1.521 pour cent.....	42,747 70	
	Par transport de malles.....	212,212 70	
		17,919 50	
	Pour balance à son débit.....	194,293 20	4,857 33
	<i>A reporter</i> .....		
		\$194,293 20	\$27,211 49

## La Compagnie du chemin de fer Grand Occidental, etc.—(Suite.)

		Principal.	Intérêt.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i> .....	194,293 20	27,211 49
14 nov .....	Par argent reçu de l'adjudant-général...\$7,494 46		
17 " .....	do do .. 1,514 46		
		\$9,008 92	
13 déc.....	do do .. 673 95		
1866.			
31 janvier..	Par transport de malles. .... 21,591 92	31,274 79	
		163,018 41	
	Pour dividende à 3.011 pour cent .....	84,624 77	
	Pour balance à son débit.....	247,643 18	6,191 08
3 février..	Par argent reçu de l'adjudant-général... \$202 60		
32 mai.....	do do .. 1,291 66		
		\$1,494 26	
30 juin.....	Par transport de malles..... 18,432 08		
		19,926 34	
31 juillet..	Pour dividende à 3.009 pour cent.....	227,716 84	
		84,567 90	
30 sept....	Par transport de malles.... \$11,059 25	312,284 74	7,807 12
29 nov.....	Par argent reçu de T. D. Harington..... 30,555 63		
20 déc.....	do do .. 409 18		
31 " .....	Par transport de malles..... 11,059 25		
1867.			
22 janvier..	Par argent reçu du sous-adjutant-général..... 151 21	53,234 52	
		259,050 22	
31 " ..	Pour dividende à 2.247 pour cent.....	63,151 97	
	Pour balance à son débit.....	322,202 19	8,055 05
28 février..	Par argent reçu du sous-adjutant-général..... \$138 80		
31 mars.....	Par transport de malles..... 11,059 25		
6 avril.....	Par argent reçu du sous-adjutant-général .. 44 11		
3 mai.....	do do .. 178 05		
29 " .....	do do .. 157 40		
28 juin.....	do do .. 46 84		
30 " .....	Par transport de malles..... 11,059 25	22,683 70	
		299,518 49	
31 juillet..	Pour dividende à 2.495 pour cent. ....	70,122 00	
	Pour balance à son débit.....	369,640 49	9,241 01
3 sept.....	Par argent reçu du sous-adjutant-général..... \$135 13		
21 " .....	do do .. 4 38		
30 " .....	Par transport de malles..... 11,059 25		
8 octobre..	Par argent reçu du sous-adjutant-général..... 24 42		
12 nov.....	do do .. 140 49		
10 déc.....	do do .. 117 35		
31 " .....	Par transport de malles..... 11,059 25		
1868.			
15 janvier..	Par argent reçu de T. D. Harington..... 2,800 00		
27 " ..	do du sous-adjutant-général..... 62 26	25,402 53	
		344,237 96	
31 " ..	Pour dividende à 2.741 pour cent.....	77,035 79	
	Pour balance à son débit.....	421,273 75	10,531 34
31 juillet..	Pour dividende à 1.491 pour cent.....	41,904 55	
	Pour balance à son débit.....	463,178 30	11,579 46
	Balance d'intérêt.....	80,617 05	
	Total.....	\$543,795 35	\$80,617 05

## MÉMOIRE.

Le Ministre des Finances prie l'Auditeur-Général de faire préparer les comptes entre la compagnie du chemin de fer Grand Occidental et le gouvernement sur les bases suivantes :

- 1.—Quel est le montant exact du capital dû ?
- 2.—Quel dividende, pour cent, a été réellement payé par la compagnie depuis 1859 jusqu'au 1er janvier 1868, sur son *capital réel entre les mains de ses actionnaires*.
- 3.—Quel pourcentage additionnel aurait donné le montant retenu sur le gouvernement depuis 1859 (en prenant les chiffres du compte tel que rendu), s'il eût été ajouté au dividende réellement payé ?
- 4.—Quelle somme a été *gagnée* durant la même période et ajoutée par la compagnie au capital, et qui, si elle n'eût pas été appliquée de cette manière, aurait pu être distribuée en dividendes ; et quel pourcentage additionnel de dividende cette somme aurait-elle produite ?
- 5.—A quelle somme s'élèverait les arrérages d'intérêt sur le capital dû depuis 1859 (en portant au crédit de la compagnie le prix du service postal et militaire, etc., sans tenir compte de l'intérêt ni au débit ni au crédit), dans chacun des trois cas suivants, savoir :
  - 1° Le même pourcentage que les dividendes réellement payés ?
  - 2° Le même pourcentage tel qu'il aurait été en ajoutant les arrérages dus au gouvernement ? et
  - 3° En ajoutant tous autres revenus retenus sur les dividendes et ajoutés au capital ?
- 6.—Même état que le No. 5, en ajoutant l'intérêt à 5 pour cent depuis les dates auxquelles les dividendes ont été réellement payés aux actionnaires, sur les sommes réellement payées, mais sans porter aucun autre intérêt ni au débit ni au crédit ?
- 7.—Même état que le No. 5, en portant au débit et au crédit l'intérêt à 6 pour cent.
- 8.—Calculez l'intérêt au taux payé par le gouvernement depuis la consolidation de sa dette en 1860.

*Mémoire sur la réclamation du Canada contre la compagnie du chemin de fer Grand Occidental.*

1. Le montant du capital dû est de \$2,810,500.
2. Il y a un compte de fonds d'amortissement qui, le 30 juin 1867, était de \$37,828.66 cts. au crédit de la compagnie. Sur cette somme, il a été porté un intérêt de 6 pour cent jusqu'à cette date, mais s'il est fixé quelque autre taux d'intérêt pour d'autres comptes figurant au débit de la compagnie, il faudrait opérer le même changement dans ce compte. Dans tous les cas, il sera plus commode de tenir ce compte séparément, jusqu'à ce que l'on ait décidé du principe sur lequel les autres comptes seront établis.
3. Il reste une balance de \$886.47 due à la compagnie sur un ancien compte courant. Il n'a pas été ajouté d'intérêt sur cette somme, et elle devrait aussi être tenue séparément du compte général pour le présent.
4. Le principal compte à régler est celui des arrérages d'intérêt. Tel qu'il figure dans l'état des affaires au 30 juin 1867, il est de \$1,130,747.50, et se compose de l'intérêt annuel à 6 pour cent sur le capital dû, avec la commission sur l'intérêt payable à Londres—le crédit étant donné pour les sommes payées par le département des postes, etc., pour le service fait par le chemin. Il ne paraît pas, cependant, que le prix total du service postal ait été payé d'après le tarif révisé. Si le compte était révisé sur ce point, et amené jusqu'au 31 janvier 1868, il s'élèverait à \$1,079,418.55, ou, en calculant les intérêts sur les arrérages à 6 pour cent, à \$1,419,729.18.

Jusqu'au 31 janvier 1860, la compagnie a payé son intérêt, et à cette date la balance qu'elle devait était de \$7,786.68. En laissant cette balance à régler plus tard, il sera plus commode de prendre la dette qui s'est accumulée après cette date, suivant différents modes d'y arriver, en remarquant que la balance qui figurait contre elle le 31 janvier 1860 était

entièrement composée d'arrâges d'intérêts, et que si l'intérêt n'eût pas été compté il lui aurait été dû une balance de \$1,234.53. Nous pouvons donc dire que la dette accumulée depuis janvier 1860 était, le 31 janvier 1868, suivant différents modes de calcul, comme suit :

A. En chargeant 6 pour cent d'intérêt sur le capital, mais sans ajouter d'intérêt sur les arrâges, \$1,078,184.02.

B. En comptant l'intérêt sur les arrâges, \$1,410,707.97.

C. En chargeant l'intérêt sur le capital au taux que nous payions, après la conversion de nos bons 6 pour cent en 5 pour cent, savoir :— pour cent et sans compter l'intérêt sur les arrâges, la balance due, en janvier 1868, serait de \$962,652.25.

D. Si nous lui chargeons l'intérêt depuis 1860 au taux des dividendes payés aux actionnaires depuis cette date, ou 16.5 en tout, elle nous devrait \$95,610.00.

E. Si nous calculons quels dividendes auraient pu être donnés aux actionnaires si la somme portée, mais non payée, comme intérêt dû au Canada, eût été ajoutée à la somme distribuée en dividendes, et si nous ajoutons l'intérêt à ce taux, la balance qui nous aurait été due, le 31 janvier 1868—à part le dividende de cette date—aurait été de \$344,237.96.

F. Si nous ajoutons le capital dû au Canada à la moyenne du capital de la compagnie de 1860 à 1867 inclusivement, et si nous calculons quel aurait été le pourcentage du dividende en ajoutant le montant déclaré disponible à l'intérêt payable au Canada, sur la moyenne du capital, et si nous chargeons le même taux, savoir : 21.428 sur notre proportion, le montant qui nous aurait été dû aurait été de \$234,070.

G. Si nous calculons l'intérêt sur les balances semestrielles à 5 pour cent, d'après la supposition E, cela ajouterait à la somme \$58,505.75, ou à 6 pour cent, \$70,206.87.

H. Si nous calculons l'intérêt sur les balances semestrielles d'après la supposition D, il serait approximativement de \$17,910 à 5 pour cent, ou \$20,300 à 6 pour cent.

I. Si nous calculons l'intérêt comme ci-dessus d'après la supposition F, il serait approximativement de \$41,390 à 5 pour cent, et de \$50,000 à 6 pour cent.

*Résumé des différents chiffres auxquels les comptes se seraient élevés le 31 janvier 1868 (non compris l'intérêt dû à cette date) :—*

	Sans intérêt.	Avec Int. à 6 pour cent.
A. En chargeant 6 pour cent sur le capital.....	\$1,078,184 00	\$1,410,707 00
C. do au taux que nous payons.....	962,652 00	
D. do au taux des dividendes depuis 1860.	95,610 00	115,910 00
E. do au taux auquel les dividendes auraient pu être.....	344,237 96	414,444 00
F. En comptant notre capital avec le capital social.	234,070 00	284,070 00

*Thomas Swinyard, Ecr., Hamilton, à l'Hon. John Rose, Ottawa.*

Télégramme, 2 Lettres reçues. Je suis prêt à vous rencontrer aussitôt que cela vous  
déc. 1868. conviendra. Dites où et quand ?

*L'Hon. John Rose, Ottawa, à Ths. Swinyard, Ecr., Hamilton.*

Réponse, 4 déc. J'espère pouvoir vous le dire dans quelques jours, mais pas à présent.  
1868.

*Thomas Swinyard, Ecr., Hamilton, à l'Hon. John Rose, Ottawa.*

8 déc. 1868. Oui ; la fin de cette semaine me conviendrait très bien ; dites-moi quel jour vous conviendra.

*Thomas Swinyard, Ecr., Toronto, à l'Hon. John Rose, Ottawa.*

21 déc. 1868. Je me propose d'être à Montréal mardi matin; veuillez me dire quel jour vous y serez, et je m'arrangerai pour vous y rencontrer.

*Thomas Swinyard, Ecr., Hamilton, à l'Hon. John Rose, Montréal.*

Télégramme, 29  
déc. 1868. Merci de votre télégramme; la lettre a été reçue. Je vous écris, non officiellement, à Montréal.

*L'Hon. Wm. McMaster, Toronto, à l'Hon. John Rose, Montréal.*

30 déc. 1868. Télégramme reçu; lettre en question reçue par M. Swinyard, qui en a accusé réception.

*L'Hon. Wm. McMaster, Toronto, à l'Hon. John Rose, Ottawa.*

21 janvier 1869. La vôtre reçue; merci. M. Price et moi partîrons pour Ottawa samedi soir, et j'espère avoir le plaisir de vous voir lundi, immédiatement après l'arrivée du train.

TORONTO, 14 décembre 1868.

MESSIEURS,—Je suis prêt à soumettre l'offre que vous m'avez faite, pour le règlement de la dette du Grand Occidental, à la considérations de mes collègues, aux conditions suivantes :—

1<sup>er</sup>. Il est entendu que c'est simplement une proposition qui, si elle n'est pas acceptée par le gouvernement, sera regardée comme n'ayant jamais été faite; et que, si elle est acceptée, elle sera sujette à l'approbation du parlement.

2<sup>e</sup>. Si les conditions offertes ne sont pas littéralement et ponctuellement remplies par la compagnie, le gouvernement conservera son droit de réclamer la somme entière, et sa réclamation ne sera nullement affectée ou amoindrie par les négociations qui ont eu lieu, ou par cet arrangement, même s'il est partiellement exécuté.

3<sup>e</sup>. Rien n'affectera l'hypothèque et le privilège du gouvernement pour le montant entier de sa créance, jusqu'à ce qu'il ait obtenu la sanction du parlement.

4<sup>e</sup>. Les bons seront faits dans la forme qu'approuvera le procureur-général.

5<sup>e</sup>. Les chiffres que vous donnez comme étant le montant de votre dette seront sujets à vérification.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances.

MM. l'Hon. Wm. McMaster,  
et le Comité Exécutif de la  
Cie. du ch. de fer Grand Occidental, Toronto.

Le soussigné a l'honneur de soumettre la correspondance qui a été échangée entre lui et la compagnie du chemin de fer Grand Occidental depuis le dernier ordre en conseil, daté du 28 m. dernier, ainsi que les propositions qui, après une longue discussion qui a eu lieu en différentes occasions avec le président du comité exécutif et le directeur-gérant, ont été faites par la compagnie, et la réponse du soussigné à ces propositions.

Il a été discuté plusieurs plans pour le règlement des arrérages d'intérêt. Le compte déjà soumis au conseil, fait en portant l'intérêt à 6 pour cent sur la dette de \$2,810,500, et toutes les commissions payées par le gouvernement, ainsi qu'un intérêt de 6 pour cent sur les paiements semestriels faits par le gouvernement depuis la date de ces paiements, fait voir qu'il était dû, au 31 janvier 1868, d'après l'état A, une balance de.....

	\$1,419,729	\$1,631,529
<i>B.</i> —La somme due, en chargeant 6 pour cent sur le capital ainsi que les commissions ci-dessus, mais sans ajouter l'intérêt sur les paiements semestriels, montre une balance de.....	1,079,418	1,204,734
<i>C.</i> —La somme due, en chargeant l'intérêt au taux que le gouvernement paie sur ses bons 6 pour cent convertis en 1859, savoir : $5\frac{6}{10}$ pour cent, et les commissions des agents comme ci-dessus, mais sans intérêt sur les arrérages, est de.....	962,652	1,076,587
<i>D.</i> —La somme due, en supposant l'intérêt au taux du dividende payé par la compagnie à ses actionnaires depuis 1860, est de.....	95,610	106,820
<i>E.</i> —La somme due, d'après le taux du dividende payé en 1860, en ajoutant les sommes semestrielles retenues du gouvernement, et en les supposant disponibles pour les dividendes, calculée à 6 pour cent sur le capital de la dette, est de.....	344,237	418,178
<i>F.</i> —Si l'on ajoute l'intérêt à 5 pour cent sur les dividendes semestriels à partir des différentes dates auxquelles ils ont été payés aux actionnaires, la somme serait, sur l'hypothèse D, de.....	107,510	119,000
<i>G.</i> —Si l'intérêt à 5 pour cent, depuis les mêmes dates, est ajouté aux total des dividendes, évalués d'après l'état B, la somme serait de.....	402,742	487,545

Y compris l'intérêt courant de l'année jusqu'au 1er janvier 1869.

Ce sont là les balances qui restent après avoir porté au crédit de la compagnie le prix du service postal et militaire jusqu'en janvier 1868. Ce prix s'élève à la somme de \$368,129, que le gouvernement recevrait en sus des sommes portées dans les différentes hypothèses précédentes par voie d'intérêt sur le capital.

La proposition est comme suit :

1er. Le principal sera payé intégralement, \$2,810,500.		
2e. La compagnie paiera en liquidation de ses arrérages d'intérêt.....	\$400,000	
En sus du prix du service postal et militaire.....	368,129	ajoutez \$45,000
Faisant.....	\$768,129	

pour intérêt, entre janvier 1860 et janvier 1869, période durant laquelle elle a suspendu ses paiements d'intérêt au gouvernement.

3e. Jusqu'à parfait paiement du capital, elle continuera de payer un intérêt de 4 pour cent par année, ce que l'on évalue être équivalent, sinon plus, au dividende annuel qu'elle pourra probablement payer à ses actionnaires pendant cette période.

L'on remarquera que, par cette proposition, la compagnie bénéficiera de l'intérêt accru de janvier 1868 à janvier 1869, moins la moitié du prix du service postal et militaire de l'année 1868, évalué à environ \$23,000.

Après toutes les discussions et la correspondance qui ont eu lieu au sujet de cette créance, le ministre des finances croit inutile de faire aucune observation au conseil sur la convenance d'accepter ou rejeter cette proposition, ou sur les modifications qu'il pourrait juger utile d'y apporter. Si elle est acceptée, il croit qu'il ne peut y avoir aucun doute raisonnable que le gouvernement recevra le montant qu'il consentira à accepter aux époques désignées.

Une somme considérable est payée à compte. La dette consolidée de la compagnie est d'environ £1,250,000 stg., tandis que le reste de son capital, environ £3,350,000, est composé d'actions. La remise de bons payables au porteur, portant première hypothèque sur tous les biens de la compagnie, et qui pourront être vendus au public en général, est une garantie suffisante que les paiements seront ponctuellement faits aux époques spécifiées. La réclamation totale du gouvernement n'est que tenue en suspens jusqu'à l'entier et parfait accomplissement de la composition stipulée. Si elle n'était pas intégralement remplie, la compagnie n'aurait pas droit au bénéfice de la remise consentie.

En terminant, le soussigné soumet à l'attention du conseil la nécessité d'une prompté décision, car la compagnie doit déposer £100,000 stg. le 10 de février, lesquels seront remboursés à la compagnie si le parlement ne sanctionne pas ce règlement de compte.

JOHN ROSE,

Ministre des Finances.

Ottawa, 18 décembre 1868.

*Copie d'un rapport de comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général le 21 décembre 1868, au sujet de la dette due au gouvernement par la compagnie du chemin de fer Grand Occidental.*

Le comité consent à soumettre les arrangements à la considération du parlement, sujet aux conditions énoncées par le Ministre des Finances, et à telles autres que l'on jugera nécessaire d'imposer; avec l'entente, cependant, que la compagnie prendra des mesures pour liquider l'intérêt de l'année courante jusqu'en janvier 1869, d'après le même principe que celui qui s'applique aux années antérieures, savoir: sur l'hypothèse exposée sous la lettre G, la compagnie recevant crédit pour le prix du service postal de l'année courante, la somme ainsi établie devant être comprise dans le règlement, mais pourra être ajoutée au dernier paiement, tous les versements devant porter intérêt à dater du 1er janvier 1869.

Pour copie conforme,

WM. H. LEE,

G. C. P.

A l'Hon. Ministre des Finances.

OTTAWA, 23 décembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre de vous informer que le gouvernement du Canada a pris en considération les communications qui ont eu lieu entre la compagnie du chemin de fer Grand Occidental et le Ministre des Finances, ainsi que le rapport du ministre à leur sujet; et à l'égard de vos propositions, je dois vous dire:

Que le gouvernement est prêt à soumettre à la sanction du parlement un règlement aux conditions suivantes:

1er. Le paiement intégral du capital en 1, 2, 3 et 4 ans (avec intérêt à 4 pour cent par année), à partir du 1er janvier 1869.

2e. Le paiement de la somme de \$487,545 (en sus du prix du service postal et militaire retenu et porté à votre crédit, y compris celui de l'année courante jusqu'au 31 du courant), laquelle somme est fixée comme équivalant à placer le gouvernement, à l'égard de l'intérêt, sur un pied d'égalité avec les actionnaires de la compagnie, depuis que la compagnie a cessé, en 1866, d'opérer ses paiements semestriels au gouvernement.

3e. Il sera payé £100,000 sterling au gouvernement le ou avant le 10 de février prochain, et la balance du capital et de l'intérêt comme il est dit à la condition No. 1.

4e. Si le parlement ne consent pas à ce règlement, les £100,000 sterling seront remboursés à la compagnie.

5e. Tout les détails relatifs aux formules et conditions des bons à remettre par la compagnie au gouvernement seront réglés entre le Ministre des Finances et la compagnie, et seront sujets à son approbation.

6e. Jusqu'à l'entier et parfait paiement de la somme ci-dessus, l'hypothèque du gouvernement ne sera nullement affectée.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

Thomas Swinyard, Ecr.,  
Gérant Général,  
Chemin de fer Grand Occidental,  
Hamilton, Ont.

OTTAWA, 27 janvier 1869.

MONSIEUR,—Au sujet de la lettre de l'Hon. M. Langevin, Secrétaire d'Etat, adressée à M. Swinyard, le gérant-général du chemin de fer Grand Occidental, à propos de laquelle j'ai eu hier une entrevue avec vous, j'ai l'honneur de vous prier de prendre en considération les faits suivants :—

En discutant avec M. Langton les détails des chiffres au moyen desquels il arrivait à la somme de \$487,545, mentionnée dans la lettre de M. Langevin, je vis que les calculs avaient été faits sur une base différente de celle posée dans la seconde clause de cette lettre, qui dit que la somme de \$487,545 "a été fixée comme équivalant à placer le gouvernement à l'égard de l'intérêt sur un pied d'égalité avec les actionnaires de la compagnie, depuis que la compagnie a cessé, en 1860, d'opérer ses paiements semestriels au gouvernement."

En essayant d'arriver au chiffre en question, il appert que les calculs ont été faits en donnant au gouvernement un taux moyen d'intérêt, durant les neuf ans et demi que l'intérêt n'a pas été payé, de  $3\frac{1}{2}$  pour cent, tandis que l'intérêt réellement payé aux actionnaires de la compagnie n'a été que de  $2\frac{1}{5}$  pour cent.

Il paraît que l'on est arrivé au chiffre de  $3\frac{1}{2}$  pour cent en prenant le montant réel divisé entre les actionnaires comme dividende, et en y ajoutant le montant dû au gouvernement, mais non payé, pour intérêt sur son prêt, et en appliquant ensuite ce montant au capital social de la compagnie, mais sans y inclure le montant du prêt du gouvernement.

L'on voit de suite que ce mode de calcul place le gouvernement dans une bien meilleure position, à l'égard de l'intérêt, que les actionnaires de la compagnie.

La lettre de M. Langevin disait que l'intention du gouvernement était de les placer tous sur un pied d'égalité.

Je prends la liberté de vous transmettre sous ce pli un état faisant voir le montant qui serait dû au gouvernement d'après l'arrangement tel que nous l'avons compris par la lettre de M. Langevin, lorsque nous l'avons reçue, qui était de placer les actionnaires et le gouvernement sur un pied d'égalité quant à l'intérêt, en ajoutant la somme d'argent réellement divisée en dividendes à l'intérêt dû au gouvernement, et en calculant le taux de l'intérêt qui serait fourni, sur la somme totale, pour les actionnaires et le gouvernement.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que le gouvernement recevra le montant intégral de ses avances, et que le pays a retiré de très grands avantages indirects de la construction et de l'exploitation du chemin de fer Grand Occidental, tandis que les actionnaires n'ont retiré que les dividendes qui leur ont été payés.

J'espère que vous pourrez, sous ces circonstances, donner les ordres nécessaires pour faire établir les comptes conformément au second paragraphe de la lettre de M. Langevin.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. McMASTER,

Président du Comité Exécutif.

L'Hon. John Rose,  
Ministre des Finances,  
Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL.

TABLEAU indiquant le montant dû au gouvernement pour intérêt sur la balance de son prêt au chemin de fer Grand Occidental, plaçant le gouvernement exactement sur le même pied que les actionnaires de la compagnie (en supposant le prêt du gouvernement à £577,500).

Date. (du 1er juillet 1869.)	Capital social.	Prêt du gouverne- ment.	Total du capital social et du prêt du gouverne- ment.	Payé aux action- naires.	Retenu comme intérêt sur le prêt.	Total payé aux action- naires et retenu pour intérêt.	Taux par cent par année.	Proportion payable au gouverne- ment.	Intérêt depuis les dates aux- quelles les dividendes ont été payés jus- qu'au 31 déc. 1868.	Service postal et militaire.	Intérêt depuis les dates aux- quelles les dividendes ont été payés jus- qu'au 31 déc. 1868.	Total.	Montant payable au gou- verne- ment, 31 déc. 1868.	
1er jan. '60	£ 3,258,679	£ 577,500	£ 3,836,179	£ 17,498	£ 17,498	£ 17,498	.912	£ 2,633	£ 1,369	£ 3,665	£ 1,905	£ 4,002	£ 1,568	
juil.	3,302,432	577,500	3,879,932	17,498	17,498	17,498	.902	2,605	1,276	3,665	1,796	3,661	1,568	
janv. '61	3,320,268	577,500	3,897,768	49,949	17,498	67,447	3.460	9,991	4,596	3,665	1,686	14,687	9,236	
juil.	3,340,609	577,500	3,918,109	17,498	17,498	17,498	.892	2,576	1,107	3,665	1,576	3,683	1,568	
janv. '62	3,347,312	577,500	3,924,812	50,142	17,498	67,640	3.460	9,950	3,996	3,665	1,446	13,876	8,765	
juil.	3,350,157	577,500	3,927,657	25,118	17,498	42,616	2.170	6,266	2,315	3,665	1,354	8,681	3,562	
janv. '63	3,353,607	577,500	3,931,107	41,893	17,498	59,391	3.020	8,720	2,948	3,665	1,239	11,668	4,904	
juil.	3,360,548	577,500	3,938,048	17,498	17,498	17,498	.888	795	795	3,665	1,136	4,904	1,442	
janv. '64	3,360,930	577,500	3,938,430	25,191	17,498	42,689	2.166	6,254	1,749	3,665	1,025	8,003	3,313	
juil.	3,362,089	577,500	3,939,589	17,498	17,498	17,498	.888	2,564	641	3,665	916	3,205	1,376	
janv. '65	3,362,088	577,500	3,939,588	33,598	17,498	51,096	2.592	7,484	1,645	3,665	827	9,129	4,539	
juil.	3,362,762	577,500	3,940,262	33,604	17,498	51,102	2.592	7,484	1,421	3,683	699	4,380	4,523	
janv. '66	3,372,143	577,500	3,949,643	85,626	17,498	103,124	5.222	15,079	2,440	6,468	1,047	17,519	10,004	
juil.	3,385,093	577,500	3,962,593	85,959	17,498	103,457	5.222	15,073	1,977	4,819	632	17,050	11,599	
janv. '67	3,458,795	577,500	4,036,295	61,553	17,498	79,051	3.916	11,897	1,180	10,957	1,095	12,437	885	
juil.	3,472,498	577,500	4,049,998	70,726	17,498	88,224	4.356	12,378	894	4,759	1,387	13,472	6,097	
janv. '68	3,476,920	577,500	4,054,420	80,211	17,498	97,709	4.818	13,912	556	4,687	188	14,468	4,874	
juil.	3,477,241	577,500	4,054,741	35,649	17,498	53,147	2.62	7,565	71	4,683	44	7,636	4,727	
31 déc.	3,477,241	577,500	4,054,741	*37,734	17,498	52,232	2.724	7,866	.....	4,118	.....	7,866	3,748	
Moyenne par année.	£3,379,020 \$16,444,564	£577,500 \$2,810,500	£3,956,520 \$19,255,064	.....	.....	.....	2.779	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Totaux...	.....	£716,953 \$3,489,171	£1,049,415 \$5,107,152	.....	£332,462 \$1,617,981	.....	.....	£152,471 \$742,028	.....	£183,327 \$892,194	.....	.....	£18,948 \$92,213	£103,535 \$503,870
													\$79,792 \$368,325	

\*Moyenne des 9 dernières années.

DÉPARTEMENT DES FINANCES,  
OTTAWA, 27 janvier 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui, attirant mon attention sur certains points que vous croyez donner droit à la compagnie du Grand Occidental d'obtenir une déduction sur le montant fixé dans l'ordre en conseil du 21 décembre, comme étant celui que le gouvernement recommande d'accepter en liquidation de votre dette.

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer, après avoir consulté mes collègues, que nous ne sommes pas disposés à entamer une nouvelle discussion sur cette affaire depuis si longtemps pendante, et j'espère que votre compagnie acquiescera volontiers aux conclusions énoncées dans le rapport qui vous a été communiqué.

J'ai reçu de l'auditeur-général l'état de compte ci-inclus, jusqu'au 1er du courant, et j'espère que vous le trouverez exact et que vous voudrez bien le confirmer.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

L'Hon. Wm. McMaster,  
etc., etc.,  
Toronto.

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances.

LE CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,  
En compte avec la Puissance du Canada.

1869.		Dt.	
1er janv.	Pour balance due sur compte de capital.....		\$2,810,500 00
"	Pour intérêt, par ordre en conseil.....		487,545 00
			\$3,298,045 00
1869.		Cr.	
1er janv.	Par fonds d'amortissement.....	\$36,061 09	
"	Par ancienne balance.....	886 47	
"	Par intérêt convenu.....	6,196 07	43,143 63
			3,254,901 37

Balance due au gouvernement de la Puissance, en argent, le 1er janvier 1869, payable avec intérêt à 4 pour cent par année, savoir : £100,000 stg. le 10 février 1869, et la balance en quatre versements annuels égaux.....

BUREAU DE L'AUDITEUR,  
Ottawa, 27 janvier 1869.

OTTAWA, 27 janvier 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui, en réponse à celle que j'ai eu l'honneur de vous adresser ce matin, et dans laquelle vous dites que vos collègues ne sont pas disposés à entamer une nouvelle discussion au sujet des comptes existant entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer Grand Occidental.

Votre lettre contient un état de compte préparé par l'auditeur-général, conformément à l'ordre en conseil passé le 21 décembre 1868.

Je comprends, d'après votre lettre, et aussi d'après la discussion que nous avons eue aujourd'hui, que le gouvernement ne veut rien changer à l'ordre en conseil en question, ou se départir en aucune manière des comptes préparés conformément à cet ordre.

Je ne puis que regretter, de la part de la compagnie, que le gouvernement n'ait pas voulu se rendre à ce qui me paraissait être de très fortes raisons pour reprendre la question en considération; mais comme vous dites positivement qu'il ne peut y consentir, je suis chargé, de la part de la compagnie du Grand Occidental, d'accepter l'arrangement que le gouvernement a fixé, et d'exprimer la bonne volonté de la compagnie à le mettre à exécution.

Cet arrangement est, que la somme définitive due au gouvernement par la compagnie

du Grand Occidental, le 1er janvier 1869, reste fixée à \$3,254,901.37, ou £668,816.13s. Cette somme sera payée comme suit, savoir : £100,000 sterling le 10 de février 1869, et la balance de £568,816.13s. en quatre (4) versements annuels égaux de £142,204. 3s. 8d., le premier de ces versements devant être opéré le 1er janvier 1870. Ces quatre versements, s'élevant en tout à £568,816 13s., devant porter intérêt à quatre (4) pour cent.

Les £100,000 seront payés par la compagnie le 10 de février 1869, et la compagnie sera prête à consentir les obligations nécessaires pour le paiement de la balance, en donnant en garantie au gouvernement, pour les sommes restant à payer, une première hypothèque sur le chemin, sous telle forme que le gouvernement le désirera.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. McMASTER,

Président, Comité Exécutif,

Chemin de fer Grand Occidental.

L'hon. John Rose,

Ministre des Finances, Ottawa.

DÉPARTEMENT DES FINANCES,

30 janvier 1869.

MONSIEUR,—En accusant réception de votre lettre en réponse à la mienne contenant un état de compte contre la compagnie du Grand Occidental, je dois vous informer que mon attention a été attirée sur une interprétation que vous lui donnez qui déchargerait la compagnie du paiement de l'intérêt sur les £100,000 payables le 10 du mois prochain, pour l'intervalle compris entre le 1er du courant et la date du paiement.

Vous verrez en consultant l'ordre en conseil, qui pose les conditions de règlement, que l'intérêt à 4 0/2 doit courir sur la somme entière depuis le 1er du courant, et je pense qu'il vaut mieux attirer votre attention sur ce point, afin d'éviter tout malentendu à l'avenir.

J'ai l'honneur d'être, etc.;

JOHN ROSE,

Ministre des Finances.

L'hon. Wm. McMaster,

Président du Comité Exécutif,

Compagnie du chemin de fer Grand Occidental,  
Hamilton.

Télégramme de l'hon. Wm. McMaster, Toronto, à l'hon. John Rose, Ottawa.

9 février 1869.

J'ai versé le montant au crédit du Receveur-Général à la Banque de Montréal, hier, et M. Price vous envoie la pièce justificative par la malle d'aujourd'hui.

DÉPARTEMENT DES FINANCES,

OTTAWA, 19 février 1869.

CHER MONSIEUR,—Je prends la liberté d'attirer votre attention sur cette condition de l'arrangement conclu entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, qui exige l'émission et la remise au gouvernement de bons portant première hypothèque sur ses biens et propriétés, et de vous demander si la compagnie possède aujourd'hui, en vertu de ses différents actes d'incorporation, l'autorité nécessaire pour leur exécution, ou s'il faudra l'intervention de la législature pour la lui conférer.

Je vous serais très obligé de vouloir bien demander à votre avocat de se mettre en communication avec le Ministre de la Justice à ce sujet. S'il faut un acte du parlement, il devrait être préparé, afin qu'il puisse être présenté le plus tôt possible après la réunion du parlement.

S'il n'est pas nécessaire de faire passer un acte, alors la formule des bons devrait être arrêtée sous la direction du Ministre de la Justice, afin qu'ils puissent être émis aussitôt que la sanction du parlement aura été obtenue.

Je demeure, etc.,

JOHN ROSE.

Thos. Swinyard, Ecuier, Gérant-Général.

Cie. du ch. de fer Grand Occidental, Hamilton.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,  
HAMILTON, ONT., 22 février 1869.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception, ce matin, de votre lettre du 19 du courant, au sujet des bons que le Grand Occidental doit remettre au gouvernement, conformément à l'arrangement conclu dernièrement,—et de vous dire, en réponse à votre question, que je suis informé que nous n'avons pas besoin d'une autorisation législative pour permettre à la compagnie de rendre ces bons première hypothèque sur le chemin de fer, cette autorisation étant déjà donnée par ses actes d'incorporation.

L'avocat de la compagnie sera prêt en tout temps à soumettre à l'approbation du Ministre de la Justice telle formule de bons que l'on jugera nécessaire, pour être remis au gouvernement.

J'ai prié notre solliciteur de s'assurer auprès du Ministre de la Justice du jour qu'il lui conviendrait de nous accorder une entrevue.

Je demeure, etc.,

L'hon. John Rose,  
Ministre des Finances,  
Ottawa.

THOS. SWINYARD.

DEPARTEMENT DES FINANCES,  
OTTAWA, 3 mars 1869.

MONSIEUR,—A propos des arrangements qui ont été faits pour la liquidation de la dette due par la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une lettre du directeur-gérant de cette compagnie au sujet des pouvoirs légaux de la compagnie à remettre les bons au gouvernement, tel que le veut le récent ordre en conseil.

Les deux points sur lesquels j'attirerai particulièrement votre attention sont, premièrement : que les bons devraient constituer une première charge sur tous les biens et effets de la compagnie ; et secondement : qu'ils devraient être payables au porteur.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

L'hon. John A. Macdonald,  
Procureur-Général, Ottawa.

JOHN ROSE,  
Ministre des Finances.

---

---

# RAPPORT GÉNÉRAL

DU

# MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN

# 1868.

SOU MIS CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ACTE TRENTE-ET-UN VICTORIA,  
CHAPITRE DOUZE, SECTION DIX-NEUF.

---

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.*

---



**O t t a w a :**  
IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX.

1869.



# TABLE DES MATIÈRES.

## R A P P O R T .

	Page
Introduction.....	1
CANAUX.	
Navigation du St. Laurent:—	
Observations générales.....	4
Table des distances.....	4
Dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation.....	5
Canal Lachine.....	5
Canal de Beauharnois.....	6
Canal de Cornwall.....	7
Canal de la Pointe Farran.....	8
Canal du Rapide Plat.....	8
Canal des Gallops.....	8
Canal Welland.....	9
Tableau indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de la ligne.....	11
Canal de la Baie de Burlington.....	11
Canal Murray (travaux projetés).....	12
Service des Remorqueurs.....	12
Ligne de Montréal et Kingston, <i>vid</i> Ottawa:—	
Observations générales.....	13
Table des distances.....	14
Date de l'ouverture et de la clôture de la navigation.....	14
Ecluse Ste. Anne.....	14
Canal de Carrillon.....	15
Canal de la Chute à Blondeau.....	16
Canal de Grenville.....	16
Canal Rideau.....	17
Tableau indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de la ligne.....	17
Navigation de la rivière Richelieu et du lac Champlain:—	
Observations générales.....	17
Table des distances.....	18
Date de l'ouverture et de la clôture de la navigation.....	18
Ecluse et digue de St. Ours.....	18
Canal de Chambly.....	19
Tableau indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de cette ligne.....	20
Canal St. Pierre.....	20
Navigation de la Rivière Trent:	
Pour les travaux relatifs à la descente des bois, voir page.....	30
TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.	
Fleuve St. Laurent et Lac St. Pierre.....	21
Pouvoirs d'eau sur la Rivière Ottawa.....	21
Pouvoirs d'eau aux rapides St. Louis.....	21

## HAVRES ET JETÉES.

Havre de Port Dover.....	22
Port Stanley.....	22
Havres de Kincardine et Southampton.....	22

## PHARES.

Observations générales.....	23
Cap Tourmentin et Cap Jourmain.....	23
Pointe St. Laurent, (Ile d'Orléans).....	23
Nouveaux phares sur les lacs Huron et Supérieur.....	23

## GLISSOIRES ET ESTACADES.

## District du Saguenay;—

Observations générales.....	24
Rivière du Saguenay.....	24

## District de St. Maurice:—

Observations générales.....	24
Rivière St. Maurice.....	24
Rivière Vermillon.....	25

## District d'Ottawa:—

Observations générales.....	26
Rivière Ottawa.....	26
Rapide des Chênes.....	27
Rivière Gatineau.....	27
Rivière Madawaska.....	27
Rivière Coulonge.....	28
Rivière Noire.....	28
Rivière Pétéwawa.....	28
Rivière du Moine.....	30

## Rivière Tront et district de Newcastle:—

Observations générales.....	30
Rapide de Neuf Milles.....	31
Rapide de Chisholm.....	31
Chute de Ranney.....	31
Campbellford.....	31
Ile de Fiddler.....	31
Chute du Milieu.....	31
Baie du Corbeau.....	31
Chute de Heely.....	31
Rapide de Crook.....	32
Rapide de Whitlas.....	32
Petit Lac.....	32
Rapide de Buckhorn.....	32
Rapide de Bobcaygean.....	32
Lindsay.....	32

## CHEMINS ET PONTS.

Chemin de Métapédia.....	33
Chemin de Ristigouche.....	33
Chemin de Témiscouata.....	33
Pont de Batiscan.....	34
Chemins de Toronto.....	34

Pont suspendu entre Ottawa et Hull.....	34
Pont de la Rivière Rouge.....	34
Chemin du lac Supérieur et de la Rivière Rouge.....	34
<b>CHEMINS DE FER.</b>	
Nouvelle-Ecosse :—	
Lignes exploitées par le gouvernement.....	37
Lignes subventionnées.....	38
Nouveau-Brunswick :—	
Ligne exploitée par le gouvernement.....	39
Lignes subventionnées.....	40
Chemin de fer Intercolonial :—	
Observations générales.....	43
<b>EDIFICES PUBLICS.</b>	
Observations générales.....	44
Edifices du Parlement :—	
Edifices du parlement et des départements, Ottawa.....	44
Edifices du parlement, Toronto et Québec.....	45
Hôtels du Gouvernement :—	
Rideau Hall, Ottawa.....	45
Spencer Wood, Québec.....	46
Hôtel du gouvernement, Montréal.....	46
Hôtel du gouvernement, Toronto.....	46
Observatoires, Toronto et Québec :—	
Observations générales.....	46
Douanes :—	
Observations générales.....	46
Douane de Montréal.....	46
Liste des hôtels de douane sous le contrôle de la Puissance du Canada.....	47
Bureaux de Poste :—	
Observations générales.....	47
Liste des hôtels de la poste sous le contrôle du département des Travaux Publics.....	47
Bureaux de poste, Montréal.....	47
Hôpitaux et Asiles :—	
Observations générales, et liste des.....	47
Palais de Justice :—	
Observations générales, et liste des.....	47
Prisons :—	
Liste des.....	47
Observations générales.....	47
Cours de Justice et Prisons de District :—	
Liste des.....	48
Observations générales.....	48
Ecoles Normales (le vieux-château St. Louis, Québec).....	48
Salles d'exercice, Abris à canon et Casernes :—	
Observations générales.....	49
Edifices divers :—	
Liste des.....	48
Observations.....	48

## APPENDICE.

	Page
Appendice No. 1—Etat des dépenses.....	3
“ 2—Navigation du St. Laurent, (tableau des distances).....	6
“ 3—Rapport de J. G. Sippell, ingénieur, sur les canaux de Lachine, Beauhar- nois, St. Ours, Chambly et autres canaux.....	8
“ “—Rapport sur l’approvisionnement d’eau du canal Lachine, par J. Page, In- génieur-en-chef.....	17
“ 4—Rapport de D. A. McDonnell, contrôleur, sur le canal Cornwall.....	18
“ “—Rapport par John Page, Ing-en-chef, sur l’approv. d’eau du canal Cornwall.....	18
“ 5—Rapport d’Isaac N. Rose, Contrôleur, sur les canaux de Williamsburgh....	21
“ 6—Rapport de S. D. Woodruff, Contrôleur, sur le canal Welland.....	22
“ “—Rapport par John Page, Ingénieur-en-chef, concernant le fermage de pou- voirs d’eau accordé à la “ Compagnie de Prêt du Canal Welland,” sur le canal Welland.....	27
“ 7—Rapport par S. D. Woodruff, Contrôleur, sur le canal de la Baie de Bur- lington.....	28
“ 8—Rapport par John Page, Ingénieur-en-chef, sur le canal Murray.....	29
“ 9—Rapport par J. D. Slater, Contrôleur, sur le canal Rideau.....	38
“ 10—Rapport par Alex. McNab, Ingénieur, sur le canal St. Pierre, N.-Ecosse..	41
“ “ Do do sur les travaux faits en 1867-8, do ..	44
“ “ Do do sur le coût de l’achèvement du canal, do ..	45
“ “—Rapport par John Page, Ingénieur-en-chef, sur le canal St. Pierre.....	47
“ 11 Do do sur la condition du chenal entre Québec et Montréal.....	50
“ 12 Do do sur la demande de la compagnie d’exploitation des pouvoirs d’eau de St. Louis.....	73
“ 13 Do do sur les pouvoirs d’eau de la chute de la Chau- dière, rivière Ottawa.....	79
“ 14—Rapport par S. D. Woodruff, Contrôleur, sur le havre de Port Dover.....	84
“ 15—Rapport par John Page, Ingénieur-en-chef, sur un projet de phare, caps Tourmentin et Jourmain.....	85
“ “ Do do sur un projet de havre de refuge, “ Cow Bay ” ou Baie Morien.....	86
“ “ Do do sur un projet de havre, Bathurst, N. B.....	88
“ “ Do do do Neils, Cap Breton....	89
“ “ Do do sur un projet de havre, à Amherst et Havre-aux- Maisons, Iles de la Madeleine.....	90
“ “ Do do sur un projet de havre, Anse-au Hareng, N. B.	93
“ “ Do do sur l’état du chenal de la partie supérieure navi- gable de la rivière Ste. Croix, N. B.....	96

Appendice No. 15—Rapport par John Page, Ingénieur-en-chef, sur un projet de havre à Mabou, Cap Breton.....	98
“ “ Do par John Perry, sur un projet de havre à Mahou, Cap Breton....	101
“ “ Do par John Page, Ingénieur-en-chef, sur un projet de havre à Richibouctou, et sur l'état du chenal de la rivière Richibouctou.....	104
“ 16—Rapport par D. Boulanger, Contrôleur, sur les glissoires du Saguenay....	109
“ 17—Rapport par H. R. Symmes, do do St. Maurice....	110
“ 18—Rapport par H. Merrill, do sur les travaux sur la rivière Ottawa.	112
“ 19—Rapport par G. W. Ranney, do sur les travaux sur la rivière Trent et dans le district de Newcastle.....	114
“ 20—Rapport par Joseph Rosa, Contrôleur, sur les chemins de Métapédia et Ristigouche .....	118
“ 21—Rapport par A. Longley, Commissaire de chemins de fer, sur les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse.....	119
“ “ Do do sur les travaux exécutés en 1867-8, sur do .....	129
“ “—Rapport par L. Carvell, T. D. Tims et A. Brunel, sur do.....	155
“ 22—Rapport par L. Carvell, Directeur, sur les chemins de fer du Nouveau-Brunswick.....	172
“ “ Do do sur le fonctionnement, régie, etc., des do.....	177
“ 23—Liste des grands chemins dans le Nouveau-Brunswick.....	194
“ 24—Rapport par F. P. Rubidge, Assistant Ingénieur, sur les travaux et réparations exécutés en 1867-8, sur les édifices publics, etc.....	196
“ 25—Etats généraux indiquant : 1. Pouvoirs d'eau et autres propriétés affermées sur les canaux, en 1867-8.....	200
2. Terrain acheté et vendu par le Département en 1867-8.....	202
3. Proclamations dans la <i>Gazette du Canada</i> transférant ou abandonnant le terrain, en 1867-8.....	202
4. Proclamations dans la <i>Gazette du Canada</i> concernant les péages et règlements sur les travaux publics, en 1867-8.....	203
5. Liste des actes concernant les travaux publics, passés en 1867-8.....	203
“ 26—Etats indiquant la profondeur d'eau sur les seuils des écluses des canaux, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1868.....	204

## R A P P O R T

DU

## MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE AU 30 JUIN 1868.

*A Son Excellence le Très-Honorable Sir JOHN YOUNG, Baronnet, un des Membres de Notre Très-Honorable Conseil Privé, Chevalier Grand' Croix de Notre Très-Honorable Ordre du Bain, Chevalier Grand' Croix de Notre Très-Distingué Ordre de St. Michel et St. George, Gouverneur-Général de la Puissance du Canada, etc., etc., etc.*

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

La 19ème section, 12ème chap., 31 Vict., (1867), prescrit que le Ministre des Travaux Publics devra faire et soumettre au Gouverneur-Général un rapport annuel sur tous les travaux placés sous son contrôle, rapport qui devra être présenté aux deux Chambres du Parlement dans les vingt-un jours après le commencement de chaque session, et indiquer l'état de chacune des constructions ainsi que le montant reçu et dépensé sur chacune d'elles, avec tels autres renseignements qui pourront être requis.

Le rapport suivant a été dressé conformément à l'acte mentionné plus haut, et contient un relevé des transactions et un état des dépenses de ce Département durant l'année fiscale commencée au 1er juillet 1867 et terminée au 30 juin 1868. \*

Le détail des dépenses pour cette période se trouve dans "l'état des dépenses du département des Travaux Publics de la Puissance du Canada durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868." Appendice 1, page 3.

Antérieurement au 1er juillet 1867, les travaux publics, à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick et dans les provinces unies du Haut et du Bas-Canada, étaient sous le contrôle de commissaires respectifs.

\*NOTE.—On verra que plusieurs opérations antérieures à la fin de l'année fiscale (30 juin 1868), sont signalées dans ce rapport. Mais on devra y revenir dans le rapport de l'an prochain.

D'après le rapport pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1867, le Commissaire des Travaux Publics pour le Canada avait sous son contrôle :

LES CANAUX.

LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

LES HAVRES.

LES PHARES, SIGNAUX ET BOUÉES.

LES GLISSOIRES ET ESTACADES.

LES CHEMINS ET PONTS.

LES EDIFICES PUBLICS, et

LES NAVIRES PROVINCIAUX.

D'après le rapport en date du 31 octobre 1867, le Commissaire en Chef des Travaux Publics pour le Nouveau-Brunswick avait sous son contrôle :

LES CHEMINS ET PONTS.

LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

L'HÔTEL DU GOUVERNEMENT ET LE PALAIS LÉGISLATIF.

SALLES ET CHAMBRES DE LA COUR SUPRÊME.

BUREAUX PUBLICS ET RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR, À FRÉDÉRICTON.

ASILE DES ALIÉNÉS ET PÉNITENCIER PROVINCIAL, ST. JEAN.

PHARES.

HAVRES ET DÉBARCADÈRES.

Pour la liste des chemins du Nouveau-Brunswick—Voir l'Appendice No. 23.

Voici, d'après le rapport du Commissaire des Travaux Publics de la Nouvelle-Ecosse, pour l'année expirée en septembre 1866, la liste des travaux publics dans cette province :

CANAL ST. PIERRE—CAP BRETON.

HÔPITAL DES ALIÉNÉS—HALIFAX.

EDIFICE PROVINCIAL.—(*Provincial Building*).

PÉNITENCIER PROVINCIAL.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

ETABLISSEMENT DE BIENFAISANCE—ÎLE AU SABLE.

PHARES.

GOELETTE "DARING" SERVANT A APPROVISIONNER LES PHARES.

VAPEUR "DRUID" POUR LA PROTECTION DES PÊCHERIES.

QUARANTAINE.

SALLE D'EXERCICE MILITAIRE.

TROMPETTES D'ALARME.

Le 1er juillet 1867, "l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord" devint loi. Le Haut-Canada prit le nom de "Province d'Ontario" et le Bas-Canada celui de "Province de Québec"; les quatre provinces, "Ontario," "Québec," "Nouvelle-Ecosse" et "Nouveau-Brunswick," furent unies sous le nom de "Puissance du Canada," avec un gouvernement général dont le siège est à Ottawa, et quatre gouvernements locaux pour chacune des provinces, ces derniers ayant leurs sièges respectifs à Toronto, Québec, Halifax et Frédéricton.

Pendant quelques mois, en attendant que les nouvelles lois pussent être appliquées, les départements publics furent administrés conformément aux actes ayant force de loi dans les diverses provinces antérieurement à la Confédération, et par les fonctionnaires alors au service des diverses provinces.

Les travaux publics de la Puissance furent conséquemment,—durant la première partie de l'année fiscale commençant au 1er juillet 1867,—sous le contrôle des autorités telles que constituées antérieurement à l'Union, mais le 21 décembre 1867, un acte du Parlement Fédéral, intitulé: "Acte concernant les Travaux Publics," organisait le Département des Travaux Publics de la Puissance sous la direction d'un Ministre des Travaux Publics.

Conformément à cet acte et les dispositions générales de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ainsi que celles d'autres actes relatifs au service public, les travaux et services sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics furent classés comme suit :

1. Les canaux et autres ouvrages sur les rivières navigables, construits par les gouvernements provinciaux antérieurement au 1er juillet 1867, sont placés sous le contrôle du Département des Travaux Publics.

2. Le Département des Travaux Publics fera construire les havres et jetées, avec l'autorisation du Parlement Fédéral.

3. La construction des phares est confiée au Département des Travaux Publics, mais le soin d'y faire observer les règlements, de les éclairer et de les approvisionner est confié au Département de la Marine et des Pêcheries.

4. Les glissoires et estacades construites par le gouvernement pour amener le bois de construction dans les eaux navigables, sont sous le contrôle du Département des Travaux Publics.

5. Le contrôle de la majeure partie des chemins et ponts est transféré aux Gouvernements Locaux, mais la construction des grandes voies de communication militaires et inter-provinciales est réservée au Département des Travaux Publics.

6. Certains édifices publics ont été transférés aux Gouvernements Locaux, mais d'autres, qui restent en la possession du Gouvernement Fédéral, sont sous le contrôle du Département des Travaux Publics.

7. Le contrôle des navires provinciaux est transféré au Département de la Marine et des Pêcheries.

## CANALX.

Les canaux du Canada ont été construits pour surmonter les obstacles naturels que l'on rencontre sur les lignes suivantes de navigation à l'intérieur, savoir :

1.—Navigation du St. Laurent.

2.—Ligne de Montréal et Kingston, par l'Ottawa.

2.—Navigation de la rivière Richelieu et du Lac Champlain.

4.—Canal St. Pierre—Nouvelle-Ecosse.

## NAVIGATION DU ST. LAURENT.

La ligne de navigation du St. Laurent s'étend depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Fond du Lac, à la tête du Lac Supérieur, sur un parcours de 2,384 milles marins.

Les canaux canadiens qui se trouvent sur cette route sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, Pointe Farran, Rapide Plat, Galops et Welland. Ils représentent un parcours total de  $70\frac{88}{100}$  milles, et une ascension totale de 536 pieds par le moyen de 54 écluses.

Les canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops sont aussi connus sous le nom collectif de "Canaux de Williamsburg."

Le canal du Sault Ste. Marie, long de  $1\frac{1}{17}$  mille, avec une ascension de 18 pieds, rachète le Sault Ste. Marie et unit les Lacs Huron et Supérieur; ce canal a été construit par une compagnie qui reçut de l'aide du congrès des Etats-Unis. Il se trouve sur la rive américaine du fleuve St. Laurent. Le Lac Supérieur est 600 pieds au-dessus de la plus haute marée dans le St. Laurent, à Trois-Rivières.

TABLE DES DISTANCES.

SECTIONS DE LA LIGNE DE NAVIGATION.	MILLES MARINS.	
	Distances intermédiaires.	Distance de Belle-Ile.
Depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'au point où cesse la marée, (Trois-Rivières) .....	900	.....
Depuis Trois-Rivières jusqu'au canal Lachine.....	86	986
Canal Lachine.....	8½	994½
Du canal Lachine au canal de Beauharnois.....	15½	1009½
Canal de Beauharnois .....	11½	1021
Du canal de Beauharnois au canal de Cornwall.....	32½	1053½
Canal de Cornwall .....	11½	1065½
Du canal de Cornwall au canal de la Pointe Farran.....	5	1070½
Canal de la Pointe Farran.....	½	1071
Du canal de la Pointe Farran au canal du Rapide Plat.....	10½	1081½
Canal du Rapide Plat .....	4	1085½
Du canal du Rapide Plat au canal des Iroquois et des Galops.....	4½	1090
Canal des Iroquois et des Galops .....	7½	1097½
Du canal des Iroquois et des Galops au canal Welland .....	236½	1334
Canal Welland .....	27	1361
Du canal Welland au canal du Sault Ste. Marie .....	625	1986
Canal du Sault Ste. Marie.....	1	1987
Du canal du Sault Ste. Marie à Fond du Lac, tête du lac Supérieur.....	397	2384



Depuis le mois de septembre 1867, jusqu'au mois de mars 1868, le niveau des eaux du St. Laurent a été plus bas qu'on ne l'avait vu depuis bien des années.

Toutes les fois que l'eau de ce canal est au-dessous de 12 pieds sur le busc supérieur de l'écluse de prise d'eau, à Lachine, le coursier de décharge actuel et les vannes pour l'approvisionnement d'eau deviennent insuffisants pour alimenter les moulins et maintenir le canal à une hauteur navigable. On devra donc prendre les moyens d'obtenir un approvisionnement plus considérable pendant la saison des eaux basses. Les ingénieurs du département recommandent la construction d'un nouveau coursier et de nouvelles vannes à Lachine. (Voir le rapport de l'ingénieur en chef, Appendice No. 3.)

L'automne dernier, l'hon. A. T. Galt demanda permission de creuser un bassin sur sa propriété située au sud du canal Lachine, et fut autorisé à ce faire par ordre en conseil en date du 14 octobre 1867.

Au mois de mai 1845, et en novembre 1853, le gouvernement acheta du séminaire St. Sulpice, Montréal, certaines propriétés qui formaient partie des dépendances naturelles du canal. Une des conditions de l'acte de vente portait que le gouvernement construirait un chemin depuis la rue Wellington jusqu'à la ligne de la propriété de Gregory. Une partie de l'ouvrage était faite lorsque le séminaire offrit de libérer le gouvernement de l'obligation d'achever la route moyennant la somme de \$2,000 ; cette somme, dépassant l'évaluation par l'ingénieur du coût de l'achèvement de la route, le gouvernement l'accepta, et le séminaire entreprit d'achever les travaux à la condition qu'il pourrait employer la terre et les pierres provenant des déblais du canal.

Pour la description des ouvrages et réparations exécutés pendant l'année,—voir l'Appendice No. 3.

### CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	11½ milles marins.
Nombre des écluses .....	9.
Dimensions des écluses .....	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	82½ "
Tirant d'eau sur les seuils.....	9 "
Longueur du canal au fond.....	80 "
Longueur du canal à la surface.....	120 "

Le canal de Beauharnois offre une route à la navigation en tournant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau du Lac.

On a reconstruit le pont jeté sur le coursier d'alimentation, à l'extrémité de la digue.

On a réparé les nouvelles écluses, les maisons des éclusiers, les ponts tournants, les murs en talus, les passerelles et la jetée sud, à l'entrée inférieure.

La navigation n'a aucunement été interrompue durant la saison. L'on n'a fait aucune construction nouvelle.

Pour plus de détails,—voir l'Appendice No. 3.

## CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal ....	11½ milles marins.
Nombre des écluses.....	7.
Dimensions des écluses.....	200 pieds × 55 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	48 “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	100 “
Largeur à la surface.....	150 “

Le canal de Cornwall rachète les rapides du Long Sault.

La navigation n'a aucunement été interrompue durant la saison.

On n'a fait aucune construction nouvelle durant la saison expirée au 30 juin 1868.

On a toujours observé, d'année en année, une légère variation dans le niveau d'eau de cette partie du St. Laurent, mais depuis quelques années l'eau a été si basse qu'on a eu beaucoup de difficulté à maintenir la hauteur requise sur les seuils des écluses.

Après avoir considéré plusieurs modes de remédier à cet inconvénient, les ingénieurs du département ont proposé d'établir une jetée à partir de la tête du canal jusqu'au milieu du courant, de manière à embrasser un volume d'eau plus considérable et le diriger dans le canal.

D'après cette recommandation, on a passé, le 28 décembre 1868, un contrat pour la construction d'une jetée de 350 pieds de long qui, croit-on, donnera non seulement un plus fort approvisionnement d'eau, mais protégera plus efficacement les navires qui entrent dans le canal.

L'expérience ayant démontré qu'un déversoir régulateur était nécessaire à l'entrée du canal, près de l'écluse No. 17, on a passé un contrat, le 28 décembre 1868, pour la construction d'un déversoir en pierre de taille.

En fait de réparations, on a renouvelé les ventelles et les ponts des déversoirs d'approvisionnement, posé de nouvelles bornes à l'écluse No. 18, exhaussé la levée et les murs sur les glacis, et enfin réparé la maison de l'éclusier.

Voir, à l'Appendice No. 4, le rapport de l'ingénieur en chef du département sur le meilleur mode d'augmenter l'approvisionnement d'eau de ce canal et sur la nécessité d'établir un déversoir à l'écluse No. 17.

Voir aussi l'Appendice No. 4, pour la description des ouvrages et réparations exécutés durant l'année.

## CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Longueur du canal.....	¾ de mille.
Nombre des écluses.....	1.
Dimensions des écluses.....	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	4 “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	50 “
Largeur du canal à la surface.....	90 “

Ce canal rachète les rapides de la Pointe Farran.

On n'a fait aucune construction nouvelle durant l'année.

Au mois de septembre 1867, le brise-glace, à la tête de ce canal, fut brûlé jusqu'à fleur d'eau ; on l'a reconstruit le printemps suivant.

On a complété les réparations commencées l'an dernier à la jetée du brise-lame, à l'entrée inférieure du canal.

La navigation n'a aucunement été interrompue durant la saison.

Pour plus amples détails—voir l'Appendice No. 5.

## CANAL DU “ RAPIDE PLAT.”

Longueur du canal.....	4 milles.
Nombre des écluses..	2
Dimensions des écluses.....	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	11½ “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	50 “
Largeur du canal à la surface.....	90 “

Ce canal rachète le “ Rapide Plat.”

On n'a fait aucune construction nouvelle durant l'année dernière.

La navigation n'a pas été interrompue.

Le canal a été dragué, et l'on a fait les réparations ordinaires.

Pour plus amples détails—voir l'Appendice No. 5.

## CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7½ milles.
Nombre des écluses.....	3
Dimensions des écluses.....	200 pieds × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	15½ “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	50 “
Largeur du canal à la surface.....	90 “

Ce canal rachète les rapides des Iroquois, Cardinal et des Galops.  
 La navigation n'a pas été interrompue ;—le canal a été dragué.  
 On a achevé un nouveau pont-tournant sur l'écluse No. 25. On a réparé les levées,  
 les portes des écluses, etc.  
 Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 5.

### CANAL WELLAND.

#### LIGNE PRINCIPALE ENTRE LE LAC ONTARIO ET LE LAC ÉRIÉ.

Longueur du canal.....	27 milles et 1,099 pieds.
Paires de portes auxiliaires.....	3
Nombre d'écluses d'ascension .....	27
Dimensions des écluses .....	$\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ écluses de } 200 \text{ pieds} \times 45 \text{ pieds.} \\ 24 \text{ " " } 150 \text{ " } 26\frac{1}{2} \text{ " } \\ 1 \text{ " " } 230 \text{ " } 45 \text{ " } \end{array} \right.$
Ascension totale par les écluses .....	330 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	10 $\frac{1}{4}$ "

#### BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port Robinson à la rivière Welland .....	2,622 pieds.
" Du canal Welland à la rivière Wel- land, par l'écluse à l'aqueduc.....	300 "
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara.....	1,020 "
Nombre des écluses : 1 à l'aqueduc, 1 à Port Robinson. . . . .	2
Dimensions des écluses.....	150 pieds $\times$ 26 $\frac{1}{2}$ pieds.
Eclusage total depuis le canal Welland jusqu'à la rivière Welland, en descendant.....	17 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils .....	9 pieds 10 pouces.

#### CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Longueur du canal.....	21 milles.
Nombre des écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	$\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ de } 150 \times 26\frac{1}{2} \\ 1 \text{ de } 200 \times 45 \end{array} \right.$
Ascension totale par les écluses.....	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils .....	10 $\frac{1}{4}$ pieds.

#### BRAS DE PORT MAITLAND.

Longueur du canal.....	1 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions des écluses .....	185 $\times$ 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	8 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11 "

Ce canal relie le Lac Ontario et le Lac Érié, qui sont séparés par les chutes de Niagara et les rapides en amont et en aval de cette chute.

Durant l'année dernière, il y a eu sept cas de dommages causés au canal par des navires. Quinze portes d'écluses et deux ponts-tournants ont été enlevés ; la navigation a été interrompue pendant onze jours en tout.

A la fin de l'année fiscale expirée au 30 juin 1867, les seuls travaux commencés sur le canal étaient ceux qui ont pour objet le creusement du biez culminant pour l'admission d'un plus grand approvisionnement d'eau du Lac Érié.

Dans des rapports précédents, les travaux ont été énumérés comme suit :

1. Enlever une saillie de roc contenant environ 1,000 verges cubes.
2. Enlever les pierres détachées provenant de la tranchée dans le roc.
3. Enlever une épaisseur de 18 pouces de matériaux dans d'autres parties du canal, entre le coude de Ramey et l'écluse de Port Colborne.
5. Renforcer la levée du vieux canal, sur la section No. 22.
5. Enlever les jetées qui projettent au dessus du canal.
6. Enlever les roches en aval du coude de Ramey.
7. Approfondir le chenal entre l'écluse de Port Robinson et la ligne principale.
8. Construire un déversoir régulateur et un chenal au point où le canal d'alimentation de la Grande Rivière pénètre dans le canal.
9. Construire des estacades pour protéger les navires dans la tranchée rocheuse ; revêtir de gravier les talus des levées ; assujettir le sentier de hâlage aux pontons en amont et en aval de Port Robinson.

Le 24 mars 1868, le Département passa contrat avec M. John Brown, de Thorold, pour l'exécution d'une partie des travaux susmentionnés, savoir :

1. Construction d'un déversoir régulateur à la jonction.
2. Approfondir le canal depuis l'écluse de Port Robinson jusqu'au canal principal.
3. Enlever le roc sur la section 26, au nord du coude de Ramey.
4. Approfondir le canal depuis l'écluse de Port Colborne jusqu'au coude de Ramey.
5. Excavation et dragage des atterrissements dans le canal.

Le chenal conduisant du canal à l'écluse de Port Robinson a été achevé, et le reste des travaux avance considérablement.

L'éboulement de terre qui eut lieu dans la tranchée profonde, à la fin de l'hiver dernier, et qui, comme on l'a vu dans le rapport précédent, avait été suffisamment ouvert pour permettre la navigation au commencement de la saison, est aujourd'hui presque entièrement enlevé.

*Réparations.*—On a entretenu le canal, remplacé les portes d'écluses et les ponts emportés par les navires, exhaussé et réparé les levées, en les revêtant aussi de gravier, posé des estacades dans la tranchée rocheuse pour protéger les navires, reconstruit les ponts sur la digue de Dunnville et " Sulphur Creek."

En 1855, le gouvernement accorda à la compagnie dite " Welland Loan Company" un bail pour le surplus d'eau qui passait dans le canal, entre les écluses 11 et 22. La compagnie, ne possédant point de terrain le long du canal, a pu difficilement utiliser ou affermer le pouvoir d'eau qu'elle avait ainsi obtenu du gouvernement, et elle a demandé

au Département des terrains situés sur la levée ou dans le voisinage du canal. Cette demande n'a pas encore été accordée. (Voir, à l'Appendice No. 6, le rapport de l'ingénieur en chef à ce sujet.)

NOTE.—Depuis le 1er juillet 1868, les travaux suivants ont été autorisés sur le canal :

1. Protéger la levée sur la section No. 22.
2. Enlever les pilotis du fond du canal.
3. Dragage entre les jetées à Port Dalhousie, (contrat avec John Brown,—10 août 1868.)
4. Refaire la superstructure de la jetée à l'Ouest de Port Dalhousie, (contrat avec Angus McDonald, 17 août 1868).
5. Aggrandir le bassin à Port Colborne, (contrat avec John Brown, le 10 août 1868).
6. Construire un bureau pour les percepteurs à Port Robinson, (contrat avec William Henry, 5 août 1868).
7. Construire un bureau pour le percepteur à Dunnville, (contrat avec David Irwin, 21 août 1868).

La superstructure de la jetée Est, à Port Dalhousie, a été brûlée jusqu'à fleur d'eau, le 8 août 1868.—Le coût de la construction est évalué à \$21,000.

TABLEAU indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de la ligne de navigation du St. Laurent, et les dimensions des plus gros vaisseaux qui peuvent les franchir.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions du navire, en pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau lorsque le navire est chargé.	Tonnage des navires.
Canaux du St. Laurent...	200	45	9	186	44½	9	600
Canal Welland.....	150	26½	10½	142½	26½	10	400
Canal du Sault Ste. Marie	} 350	70 surface	} 12	.....	.....	.....	2000
		61 fond					

Pour la description des ouvrages et réparations exécutés pendant l'année,—voir l'Appendice No. 6.

### CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur du canal.....	½ mille.
Il n'y a pas d'écluses sur le canal.	
Largeur moyenne entre les jetées.....	138 pieds.
Largeur minimum .....	108 "
Navigable pour des navires tirant 10 pieds d'eau.	

---

Ce canal n'est qu'une simple tranchée, traversant un terrain bas qui sépare le lac Ontario de la Baie de Burlington, et peut être considéré comme un embranchement de la ligne principale de navigation du St. Laurent.

Il permet aux navires d'atteindre la cité de Hamilton et le canal Desjardins ;—ce dernier appartient à une compagnie particulière et conduit à la ville de Dundas.

L'an dernier, on n'a fait sur ce canal d'autres travaux que de réparer les dommages causés à l'une des jetées par le choc d'un navire.

La navigation n'a pas été interrompue durant la saison.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 7.

---

## TRAVAUX PROJÉTÉS.

### CANAL MURRAY (LAC ONTARIO.)

L'objet du canal Murray, projeté, serait d'unir les eaux à la tête de la Baie de Quinté à ceux de la Baie de Weller, par une courte tranchée dans l'isthme qui joint la péninsule du Prince-Edouard à la terre ferme.

Le rapport de l'an dernier contenait un exposé sommaire de ce projet et disait qu'une exploration se faisait alors ;—l'exploration est terminée, et l'on trouvera à l'Appendice No. 8, le rapport de l'ingénieur en chef.

---

## SERVICE DES REMORQUEURS.

Excepté en 1852, le gouvernement a toujours accordé, depuis 1849, une subvention annuelle pour maintenir une bonne ligne de remorqueurs sur les passes navigables qui relient un canal à l'autre, entre Montréal et Kingston, sur le fleuve St. Laurent.

L'année dernière, MM. Calvin et Breck, de Kingston, ont eu ce contrat à un tarif fixe payable par les patrons des vaisseaux remorqués, plus une subvention annuelle de \$12,000 payée par le gouvernement.

Le tableau suivant indique le nombre de remorquages et les montants reçus des patrons de navires par MM. Calvin et Breck, depuis le 1er juillet 1866 jusqu'au 1er juillet 1868 :

	Du 1er juillet à la clôture de la navigation, 1866.		De l'ouvrage de la navig. en 1867 jusq. 30 juin de la même année.		Du 1er juillet à la clôture de la navigation, 1867.		De l'ouvrage de la navig. en 1868 jusq. 30 juin de la même année.	
	No. d'embarcations.	Montant reçu.	No. d'embarcations.	Montant reçu.	No. d'embarcations.	Montant reçu.	No. d'embarcations.	Montant reçu.
<b>EN MONTANT.</b>								
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
De Lachine au pied du canal de Beauharnois .....	400	2,777 27	196	1,355 08	510	3,769 03	173	1,307 47
De la tête du canal de Beauharnois au pied du canal de Cornwall.....	312	6,632 37	177	2,474 91	363	5,120 83	154	1,984 98
De la tête du canal de Cornwall à Kingston.....	219	7,759 49	143	4,284 89	216	7,712 14	166	5,005 17
Total.....	931	17,169 13	516	8,114 88	1,089	16,602 00	493	8,297 62
<b>EN DESCENDANT.</b>								
De Kingston à la tête du canal de Cornwall .....	140	3,285 51	94	2,186 26	176	4,059 90	90	1,869 02
Du pied du canal de Cornwall à la tête du canal de Beauharnois.....	222	1,996 94	119	1,146 73	337	3,020 58	144	1,198 12
Du pied du canal de Beauharnois à Lachine .....	331	2,297 12	143	849 50	390	2,194 93	182	996 12
Total.....	693	7,579 57	356	4,182 49	903	9,275 41	416	4,063 26

RELEVÉ.	Année expirée au 30 juin 1867.	Année expirée au 30 juin 1868.	Total pour 1867 et 1868.
	Nombre total des embarcations.....	2,496	2,901
Montant reçu.....	\$37,046 07	\$38,238 29	\$75,284 36

## LIGNE DE MONTREAL ET KINGSTON, *viâ* OTTAWA.

Cette seconde ligne de navigation s'étend de Montréal à Kingston, en remontant la rivière Ottawa, jusqu'à la ville d'Ottawa. La distance entre Montréal et Kingston, par cette ligne, est de 246 $\frac{1}{2}$  milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on traverse par cette route les canaux suivants :

Ste. Anne,—(connu sous le nom d'écluse de Ste. Anne.)

Carillon ;

Chute à Blondeau ;

Grenville ;

Rideau.

Leur longueur totale est de 142 $\frac{3}{4}$  milles, y compris le canal Lachine, et en allant de Montréal à Kingston, l'éclusage total est de 578 $\frac{1}{2}$  pieds, savoir :—401 $\frac{1}{2}$  pieds d'ascension et 177 pieds de descente, durant la saison des hautes eaux.

Les canaux de Carillon, de la chute à Blondeau, de Grenville et Rideau, ont été primitivement construits dans un but stratégique.

TABLE DES DISTANCES EN MILLES MARINS.

SECTIONS DE LA LIGNE DE NAVIGATION.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
Canal Lachine.....	8½	.....
Du canal Lachine à l'écluse Ste. Anne.....	15	23½
Ecluse Ste. Anne et jetées.....	½	23¾
De l'écluse Ste. Anne au Canal de Carillon.....	27	50¾
Carillon de Canal.....	2½	52½
Du Canal de Carillon à la Chute à Blondeau.....	4	56¾
Canal de la Chute à Blondeau.....	½	56½
Du canal de la Chute à Blondeau au Canal de Grenville.....	1¾	58½
Canal de Grenville.....	5¾	64
Du canal de Grenville au canal Rideau.....	56	120
Canal Rideau,—aboutissant à Kingston.....	126½	246½

Date de l'ouverture et clôture de la navigation, sur cette ligne, pour l'année 1867, et date de l'ouverture en 1868.

Nom du Canal.	1867.			1868.
	Ouverture.	Clôture.	No. de jours pendant les- quels la nav. a été ouverte.	Ouverture.
Ecluse Ste. Anne.....	1er Mai.....	3 Décembre..	217	18 Avril.
Canal de Carillon.....	7 do.....	30 Nov....	208	2 Mai.
Canal de la Chute à Blondeau.....	7 do.....	30 do.....	208	2 do
Canal de Grenville.....	7 do.....	30 do.....	208	2 do
Canal Rideau.....	4 do.....	15 do.....	196	1er Mai.

## ECLUSE STE. ANNE.

Longueur..... ½ milles.

Nombre des écluses..... 1

Dimensions des écluses..... 190 pieds × 45 pieds.

Ascension totale par l'écluse..... 3

Hauteur de l'eau sur les seuils..... { 6 " à l'eau basse.  
7 " durant les hautes eaux ordin.

L'écluse de Ste. Anne permet aux navires de franchir les rapides de Ste. Anne.

On n'a fait, l'an dernier, aucune construction nouvelle.

On a réparé les jetées conductrices, le radier, les roulettes et les poteaux tourillons.

En automne, l'eau est très-basse à cet endroit et les navires touchent fréquemment ; pour parer autant que possible à cet inconvénient, le Département a donné l'ordre d'enlever quelques-uns des rocs qui se trouvent dans le chenal.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 3.

### CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal.....	2 $\frac{1}{8}$ milles
Nombre des écluses.....	3, deux d'ascension—une de descente.
Dim. des écluses : écluse d'ascension, No. 1.	128 pieds $\times$ 32 $\frac{1}{2}$ pieds.
do No. 2.	126 $\frac{1}{2}$ " $\times$ 32 $\frac{1}{2}$ "
Ecluse de prise d'eau, No. 3.	126 $\frac{1}{2}$ " $\times$ 32 $\frac{1}{2}$ "
Eclusage total. ....	34 $\frac{3}{4}$ " $\left\{ \begin{array}{l} 21\frac{3}{4} \text{ en montant.} \\ 13 \text{ en descendant.} \end{array} \right.$
Hauteur de l'eau sur les seuils. ....	6 $\frac{1}{2}$ "
Largeur du canal, au fond.....	30 "
Largeur à la surface.....	50 "

Ce canal rachète les rapides de Carillon. Il est approvisionné d'eau par la Rivière du Nord, au moyen d'un canal d'alimentation de  $\frac{3}{4}$  de mille de long.

Au mois de mars 1867, on reçut des soumissions pour les travaux à faire en vue d'augmenter jusqu'à 6 $\frac{1}{2}$  pieds la profondeur de l'eau dans les canaux de Carillon, de la chute à Blondeau et de Grenville, aussi pour améliorer l'entrée supérieure du canal d'alimentation entre la Rivière du Nord et le canal de Carillon, et pour faire de nouvelles passes dans la partie étroite du canal de Grenville.

Les travaux furent commencés le 28 mars 1867, mais ils étaient encore inachevés au 1er mai suivant, et, comme il fallait nécessairement ouvrir le canal à la navigation, on dut les suspendre jusqu'à l'année suivante.

Sur le canal de Grenville, on a obtenu une augmentation de profondeur en exhaussant les levées,—travail qui s'est fait durant l'année fiscale actuelle.

En fait de réparations, on a enlevé les atterrissements à l'embouchure du canal d'alimentation, renouvelé l'empellement du déversoir régulateur du canal d'alimentation, couvert le pont et réparé en partie les écluses Nos. 2 et 3.

Durant la saison de cette année, la Chambre des Communes a adopté une résolution prescrivant la clôture des canaux de Carillon et de Grenville le dimanche.

Pour plus de détails,—voir l'Appendice No. 3.

## CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{2}$ de mille.
Nombres des écluses.....	1.
Dimensions de l'écluse.....	130 $\frac{5}{8}$ pieds $\times$ 32 $\frac{5}{8}$ pieds à l'ext. supér. et 36 $\frac{1}{2}$ pieds à l'extrémité inférieure.
Ascension totale par l'écluse.....	3 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 "
Largeur du canal, au fond.....	30 "
Largeur du canal, à la surface.....	30 "

Ce canal sert à éviter les rapides de la Chute à Blondeau.

*Réparations* : — Une paire de portes neuves pour l'écluse.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 3.

## CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{1}{2}$ milles.	
Nombre des écluses.....	7.	
Dim. des écluses :—Ecl. d'ascension, No. 5	} accolée ... { 130 $\frac{3}{4}$ pieds $\times$ 32 $\frac{1}{2}$ pieds. " " " No. 6 } " " " 33 $\frac{1}{2}$ " " " " No. 7 } do ... { 128 $\frac{1}{2}$ " " " 31 $\frac{5}{8}$ " " " " No. 8 } " " " 128 " " " 32 $\frac{1}{4}$ "	
" " " No. 9.....		107 $\frac{3}{8}$ " " " 19 "
" " " No. 10.....		106 $\frac{5}{8}$ " " " 19 $\frac{1}{4}$ "
de prise d'eau, No. 11.....		107 $\frac{5}{12}$ " " " 19 $\frac{1}{12}$ "
Ascension totale par les écluses.....	47 $\frac{3}{4}$ "	
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 $\frac{1}{2}$ "	
Largeur du canal, au fond.....	20 à 30 pieds.	
Largeur du canal, à la surface.....	25 à 60 "	

On a complété durant l'année les travaux commencés sur le canal pour augmenter jusqu'à 6 $\frac{1}{2}$  pieds la profondeur de l'eau, comme on l'a vu sous le titre du " Canal de Carillon." Ces travaux consistaient principalement à exhausser les levées, nettoyer le fond et élargir le canal par endroits pour y établir des passes.

*Réparations* :—Ponts neufs sur les écluses Nos. 9 et 11 ; petites réparations aux écluses, aux portes, aux vannes et aux ponts.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 3.



Les canaux canadiens, sur cette ligne, sont ceux de St. Ours et de Chambly ; les canaux américains, entre le lac Champlain et l'Hudson, sont le canal Champlain et une partie du canal Erié.

La longueur totale de la navigation, par canal, entre Montréal et New-York, sur cette ligne, est de 85 milles, et l'éclusage total,—ascension et descente,—de 283 pieds.

TABLEAU DES DISTANCES, EN MILLES MARINS.

SECTIONS DE NAVIGATION.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
De Montréal à Sorel .....	46	.....
De Sorel à l'écluse de St. Ours .....	14	60
Ecluse de St. Ours.....	.....	60
De l'écluse de St. Ours au canal de Chambly.....	32	92
Canal de Chambly.....	12	104
Du canal de Chambly à la frontière .....	23	127
De la frontière au canal Champlain.....	111	238
Du canal Champlain à la jonction avec le canal Erié.....	64	302
Du canal Erié à la jonction à Albany .....	9	311
D'Albany à New-York .....	145	456

Date de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la ligne de Richelieu et du lac Champlain, en 1867, et date de l'ouverture en 1868.

Nom du canal.	1867.			1868.
	Ouverture.	Clôture.	No. de jours dur. lesquels la nav. a été ouverte.	Ouverture.
Ecluse de St. Ours.....	16 avril .....	2 décembre.	231	30 mars.
Canal de Chambly .....	1er mai.....	5 do ..	219	5 mai.

## ECLUSE ET DIGUE DE ST. OURS.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{2}$ de mille.
Nombre des écluses .....	1.
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds $\times$ 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse .....	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils .....	7 " à l'eau basse.

L'écluse et la digue de St. Ours retiennent les eaux de la rivière Richelieu, et donnent une profondeur navigable de 6 pieds jusqu'à la jonction avec le canal de Chambly.

Pas de constructions nouvelles. Navigation ininterrompue.

Réparations générales,—La digue et les levées ont été renforcées.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 3.

### CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal..... 12 milles.

Nombre des écluses..... 9

Dimensions des écluses :

Ecluse de prise d'eau, No. 1, à St. Jean.....122 pieds × 23½ pieds.

Ecluse d'ascension, No. 2.....124 " × 23  $\frac{7}{12}$  "

Do Nos. 3, 4, 5, 6 .....118 " × 23 à 23  $\frac{7}{12}$  pieds.

Do Nos. 7, 8, 9, écl. accolées.125 " × 23  $\frac{3}{4}$  pieds.

Ascension totale par les écluses..... 74 "

Hauteur de l'eau sur les seuils..... 7 "

Largeur du canal, au fond..... 36 "

Largeur du canal, à la surface..... 60 "

Le canal de Chambly rachète une succession de rapides sur la rivière Richelieu.

On n'a point fait de nouvelles constructions à cet endroit.

La hauteur de l'eau sur les seuils d'écluses de ce canal est de sept pieds, mais il y a un dépôt de vase dans le lit du canal, et les navires tirant plus de six pieds d'eau ne peuvent y passer ; on travaille à faire disparaître cette obstruction au moyen du draguage.

On a fait les réparations suivantes : construit deux portes neuves, posé un revêtement de pierres sur les levées, nettoyé les fossés, réparé le sentier de hâlage et les ponts sur l'île Ste. Hélène et la route principale, réparé les quais à St. Jean et à Chambly, réparé les vannes, les écluses et les ponts.

La navigation a été interrompue pendant 12 heures, par suite de légères crevasses dans les levées.

Pour plus de détails,—voir l'Appendice No. 3.

TABLEAU indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de Richelieu et du lac Champlain, jusqu'à New-York, et aussi les dimensions des plus gros vaisseaux qui peuvent les franchir.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau lorsque le navire est chargé.	Tonnage.
E. U.—Canal Erié.....	110	18	7	102	17½	6	210
E. U.—Canal Champlain...	97	14	4	89	13½	3½	70
Canal de Chambly.....	118	23½	7	114	23	6½	230

### CANAL ST. PIERRE.

En examinant la carte de la Nouvelle-Ecosse, on verra que l'Île du Cap Breton se compose de deux péninsules reliées à l'extrémité sud de l'Île par une langue de terre large d'environ  $\frac{1}{2}$  mille, et connue sous le nom de l'Isthme de St. Pierre. Ces deux péninsules enclavent une baie qui forme deux grandes nappes d'eau appelées le "Grand Bras-d'Or" et le "Petit Bras-d'Or," et ont une sortie naturelle sur l'Atlantique, vers le nord.

Pendant plusieurs années, à la Nouvelle-Ecosse, on a agité la question d'ouvrir un canal à travers l'isthme de St. Pierre, de façon à permettre aux navires de passer de la pleine mer dans le lac du Bras-d'Or, au sud de l'île.

Les travaux furent commencés en 1854 par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ; ils furent suspendus en 1856 et repris en 1866.

Jusqu'en novembre 1867, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait dépensé, sur ce canal, \$160,811.75, et le crédit voté à cette fin, par la législature, se trouvait épuisé.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur, " au fond, 26 pieds.

Nombre d'écluses, une, (4 paires de portes).

Dimensions " 26 pieds  $\times$  122 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 13 pieds.

Hauteur et baisse maximum de la marée dans la Baie St. Pierre, 9 pieds.

Pour l'historique de ce canal et l'évaluation des dépenses,—voir les rapports d'Alex. MacNab, I. C., à l'Appendice No. 10.

Voir le même Appendice pour le rapport de J. Page sur l'état des travaux, à la date de l'établissement de la Confédération.

### NAVIGATION DE LA RIVIERE TRENT.

Pour les détails sous ce chef,—voir l'Appendice No. 8.

## TRAVAUX SUR LES RIVIERES NAVIGABLES.

### FLEUVE ST. LAURENT ET LAC ST. PIERRE.

Les commissaires du havre de Montréal ont fait draguer le fleuve St. Laurent entre Québec et Montréal.

Il était dit, dans le rapport de l'année dernière, que cette question de la navigation du St. Laurent et du Lac St. Pierre avait été référée à l'ingénieur en chef du département;—on trouvera son rapport à l'Appendice No. 11.

### POUVOIRS D'EAU SUR LA RIVIERE OTTAWA.

Durant les années 1853-56-57 et 59, le gouvernement loua à diverses personnes des pouvoirs d'eau à la chute de la Chaudière, sur la rivière Ottawa.

Les concessionnaires représentèrent au Département qu'à l'époque des eaux basses l'approvisionnement artificiel d'eau n'était pas suffisant pour faire fonctionner les diverses manufactures, et ils demandaient au gouvernement de construire une digue additionnelle ou de les autoriser à faire cette construction eux-mêmes en déduisant le coût sur leurs loyers.

Les opinions ne furent pas unanimes sur l'opportunité d'accorder cette demande, et il se présenta aussi une autre question, celle de savoir quel effet les constructions projetées auraient sur les propriétés situées en amont de la chute. La chose fut donc référée à l'ingénieur en chef, dont on trouvera le rapport sur ce sujet à l'Appendice No. 13.

### POUVOIRS D'EAU AUX RAPIDES ST. LOUIS.

Les rapides St. Louis, sur le fleuve St. Laurent, se trouvent entre Montréal et Lachine.

Il existe un projet d'organiser une compagnie pour utiliser une partie des pouvoirs d'eau aux rapides St. Louis par l'établissement de digues et autres constructions, avec pouvoir de les louer ou de les vendre. Dans ce but, la législature locale de Québec passa, durant la session de 1868, un acte intitulé: "Acte pour incorporer la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau de St. Louis;"—mais le lieutenant-gouverneur réserva cet acte à la sanction de Son Excellence le Gouverneur-Général.

La question ayant été référée au ministre de la justice, il demanda un rapport de l'ingénieur en chef de ce département. Le ministre de la justice, basant son opinion sur le rapport de l'ingénieur, recommanda que "Son Excellence n'accorde pas sa sanction au dit acte."

On trouvera le rapport de l'ingénieur à l'Appendice No. 12.

## HAVRES ET JETÉES.

### HAVRE DE PORT DOVER.

Ce havre est situé à l'embouchure de Patterson Creek, sur la côte nord du Lac Erié, 49 milles en amont de l'entrée supérieure du canal Welland à Port Colborne.

Les constructions se composent de deux jetées parallèles, distantes de 75 pieds et projetant d'environ 1,000 pieds dans le lac. Le chenal qui les sépare a environ 10 pieds de profondeur, aux eaux basses.

Au printemps de 1868, on commença des réparations à la superstructure des jetées, et le 30 juin de la même année ces réparations étaient presque finies.

L'ingénieur local fait rapport qu'il se forme, à l'entrée du chenal, un barrage qui en réduit la profondeur à 9 pieds.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 14.

### PORT STANLEY.

Conformément à un ordre en conseil en date du 28 décembre 1867, et en vertu d'une proclamation dans la Gazette Officielle le 28 février 1868, le pont-tournant sur " Kettle Creek " a été abandonné.

### HAVRES DE KINCARDINE ET SOUTHAMPTON.

L'allocation accordée en 1865 pour les havres du Lac Huron était divisée comme suit :

Havre d'Owen Sound .....	\$3,000
Havre de Kincardine .....	4,500
Havre de Southampton.....	3,000

Comme on peut le voir dans des rapports précédents, la somme destinée au havre d'Owen Sound a été payée à cette municipalité en 1866.

Les municipalités de Kincardine et Southampton ayant exécuté les travaux pour lesquels l'octroi susmentionné avait été accordé, ont également reçu la part qui leur revenait.

On trouvera, à l'Appendice No. 15, les rapports de l'ingénieur en chef du Département sur les localités suivantes :

- Cow-Bay, ou Havre de Morien, Cap Breton, N.-E.
- Havre de Bathurst, N.-B.
- Havre de Neil, Cap Breton, N.-E.
- Havres d'Amherst et Aux-Maisons, Iles de la Magdeleine.
- Havre de Herring Cove.
- Sur le chenal de la rivière Ste. Croix, N.-B.
- Havre de Mabou, Cap Breton, N.-B.
- Havre de Richibouctou, N.-B.

## P H A R E S .

Le Département des Travaux Publics est chargé de la construction et de l'entretien des phares de la Puissance, mais le Ministre de la Marine et des Pêcheries en a le contrôle et pourvoit à leur éclairage et leur approvisionnement.

Le 7 janvier 1869, le phare à l'entrée du havre de St. Jean fut détruit par le feu.

Les ingénieurs du département sont d'avis qu'un phare plus solide et plus durable que l'ancien devra être construit à cet endroit, et cette construction devant prendre beaucoup de temps, ils ont été autorisés à établir un phare temporaire.

### CAP TORMENTINE ET CAP JOURIMAIN.

Le 29 juin 1868, à la demande du ministre de la marine et des pêcheries, fut passé un ordre en conseil recommandant " que l'ingénieur du département fasse une étude du cap Tormentine, Nouvelle-Ecosse, et de la côte environnante, en vue de déterminer le meilleur endroit pour l'établissement d'un phare destiné à diriger les navires qui traversent le détroit de Northumberland."

L'ingénieur en chef, qui a visité cette partie de la côte durant l'été dernier (1868), recommande que le phare projeté soit construit non sur le cap Tormentine, mais sur le cap Jourimain, quelques milles à l'ouest du cap Tormentine.

Voir le rapport détaillé,—Appendice No. 15:

### POINTE ST. LAURENT, (ILE D'ORLÉANS.)

La jetée sur laquelle est établi le phare n'étant pas assez forte pour résister au choc de la glace, on a jugé nécessaire d'augmenter son poids et de la relier à la côte.

La jetée et le phare ont été achevés en 1868, et transférés au Département de la Marine, en mars 1869.

### NOUVEAUX PHARES SUR LES LACS HURON ET SUPÉRIEUR.

Le 6 juin 1866, des contrats furent passés pour l'érection de six nouveaux phares sur la ligne que suivent les navires allant de Collingwood, à la tête du lac Supérieur, et les phares suivants furent achevés durant l'été de 1868, savoir :

- Deux à Killarney, Baie Georgienne.
- Deux au Petit Courant, Ile Manitouline, lac Huron.
- Deux à l'île Clapperton, lac Huron.
- Un à l'île St. Ignace, lac Supérieur.

## GLISSOIRES ET ESTACADES.

Les glissoires et estacades sont des constructions qui servent à amener les bois de construction dans les ports de mer ; nos glissoires et estacades sont divisées en quatre districts, savoir :

1. District du Saguenay.
2. " du St. Maurice.
3. " de l'Ottawa.
4. " de la Rivière Trent.

### DISTRICT DU SAGUEGNAY.

La rivière du Saguenay court du Nord et se jette dans le St. Laurent à 122 milles en aval de Québec.

Les constructions faites par le gouvernement sont situées sur l'un des bras de cette rivière appelé " La Petite Décharge ;" elles se trouvent à 105 milles en amont de l'embouchure du Saguenay et ont pour objet de faciliter le passage du bois du Lac St. Jean dans la rivière du Saguenay.

Elles se composent comme suit :

1 estacade.....	5,840 pieds.
1 glissoire.....	1,344 " avec

barrages, piliers et têtes de glissoires.

On a précédemment fait rapport qu'au printemps de 1869 une inondation emporta 130 pieds de la glissoire et endommaga 100 autres pieds ; les réparations nécessaires ont été faites.

On a également reconstruit un barrage, long de 145 pieds et haut de 14 pieds, qui avait été emporté par l'inondation.

On a renouvelé deux jetées et 260 pieds d'estacades.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 16.

### DISTRICT DE ST. MAURICE.

#### RIVIERE ST. MAURICE.

La rivière St. Maurice se jette dans le St. Laurent, aux Trois-Rivières, à 74 milles en amont de Québec. Cette rivière court du Nord, et sa longueur est d'environ 300 milles.

Les glissoires et estacades du gouvernement, dans ce district, se trouvent sur la rivière St. Maurice et l'un de ses affluents, le Vermillon.

LISTE DES STATIONS DE GLISSOIRES ET ESTACADES SUR LA RIVIERE ST. MAURICE,  
DANS L'ORDRE OU ON LES RENCONTRE EN REMONTANT LA RIVIERE.

	Distance de l'embouchure de la rivière.
1.—Embouchure de la rivière.....	0 milles.
2.—Chute des Grès.....	16 “
3.—Chute de Shaouanegane.....	20 “
4.—Chute à la Grand'-Mère.....	20 “
5.—Chute des Petites Piles .....	31½ “
6.—Chute de La Tuque.....	100 “
7.—Remous à Plamondon.....	106 “

Les constructions, à ces sept stations, comprennent :

43,181	pieds d'estacades ;
1,000	“ de glissoires ;
3,316	“ de barrages et jetées latérales ;
73	piliers d'amarrage ;
64	piliers d'ancrage ;
3	résidences pour les gardiens des glissoires, et
6	magasins.

On n'a pas entrepris de nouvelles constructions durant l'année, mais on a fait les réparations ordinaires.

Pas d'accidents ; l'eau a été très basse.

Le contrôleur se plaint de ce que le barrage de sable qui s'est formé à l'entrée de la rivière nuit au passage du bois à l'époque des eaux basses, ainsi qu'à l'assemblage des radeaux.

### RIVIERE VERMILLON.

Cette rivière se jette dans la rivière St. Maurice, en venant du nord-ouest, à un point qui se trouve 116 milles en amont de l'embouchure de la rivière St. Maurice. Son parcours est d'environ 90 milles.

Les constructions, sur la rivière Vermillon, s'étendent à environ un mille en amont de son embouchure jusqu'à la chute des Iroquois, cinq milles plus haut.

Les constructions comprennent :

2,677	pieds d'estacades.
550	“ de glissoires.
682	“ de barrages et jetées latérales.
2	piliers d'amarrage.
1	pilier d'ancrage.
1	résidence pour le gardien des glissoires.
1	magasin.

Pas de constructions nouvelles ;—on a fait les réparations ordinaires.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 17.

## DISTRICT D'OTTAWA.

Les constructions du gouvernement, pour la descente du bois dans ce district, sont situées sur les rivières suivantes :

Ottawa (cours principal) .....	11 stations.
Gatineau .....	1 “
Madawaska .....	15 “
Coulonge .....	1 “
Rivière Noire.....	1 “
Pétéwawa .....	31 “
Rivière du Moine.....	11 “

## RIVIÈRE OTTAWA.

### LISTE DES STATIONS DE GLISSOIRES ET ESTACADES SUR LA RIVIÈRE OTTAWA.

Les distances indiquées ont été mesurées sur les cartes les plus récentes, en suivant le chenal dans lequel se fait la descente du bois.

Noms des stations.	Distance de l'embouchure de l'Ottawa à Ste. Anne.
1. Carillon.....	27 milles.
2. Chaudière.     { rive nord, Hull.     } { rive sud, Ottawa.   }	98 “
3. Petite Chaudière .....	100 “
4. Remous.....	102 “
5. Rapides des Chênes.....	104 $\frac{1}{2}$ “
6. Station des Chats.....	131 “
7. Tête des Chats .....	134 “
8. Chenaux .....	152 “
9. Portage du Fort.....	156 “
10. Montagne .....	161 “
11. Calumet .....	163 “
12. Rapide des Joachims .....	249 “

Les constructions, à ces douze stations, comprennent :—

2,000	“	de canal ;
3,835	“	glissoires ;
29,855	“	estacades ;
8,656	“	barrages ;
346	“	têtes de glissoires ;
1,981	“	ponts.

52 jetées.

3 résidences de gardiens des glissoires, et

3 magasins.

Pas d'accidents ;—on a fait les réparations ordinaires.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 18.

### RAPIDE DES CHENES.

Depuis plusieurs années, les fabricants de bois pressent le gouvernement d'établir une glissoire et un barrage au rapide des Chênes. Anciennement, la descente du bois se faisait au commencement de l'été, alors que les eaux étaient encore hautes, mais à mesure que l'exploitation s'étend le bois qui vient de grandes distances n'arrive au rapide des Chênes que quand la rivière est basse; de là nécessité des constructions sus-mentionnées.

Sur ce rapide, il y a une île qui divise la rivière en deux chenaux, le premier large d'environ 300 pieds et le second de 1,800.

Les constructions se composent d'un barrage avec vannes et d'une glissoire.

### RIVIÈRE GATINEAU.

En remontant l'Ottawa, la Gatineau est le premier affluent où le gouvernement possède des constructions. La Gatineau court du Nord et se jette dans l'Ottawa à un point situé à environ 96 milles de l'embouchure de l'Ottawa, à St. Anne. Son parcours est d'environ 400 milles, et son bassin couvre une superficie d'environ 9,000 milles carrés.

Les constructions du gouvernement se trouvent toutes à une seule station, à environ un mille de l'embouchure de la rivière:

Elles comprennent :—

3,071 pieds de canal ;

4,138 " estacades ;

52 " pont ;

10 jetées, et résidence pour le gardien des glissoires.

On a reconstruit le pont jeté sur le canal artificiel qui conduit à la Pointe Gatineau

### RIVIÈRE MADAWASKA.

En remontant l'Ottawa, la Madawaska est le second affluent sur lequel le gouvernement possède des constructions pour la descente du bois.

Le parcours de la Madawaska est d'environ 240 milles, et son bassin couvre une superficie d'environ 4,100 milles carrés. Elle court du sud et se jette dans l'Ottawa à environ 136 milles en amont de Ste. Anne.

LISTE des stations de glissoires et d'estacades sur la Madawaska dans l'ordre où on les rencontre en remontant la rivière :—

- |                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| 1. Embouchure de la rivière ; | 9. Grande Chute ;         |
| 2. Arnprior ;                 | 10. Chute raboteuse ;     |
| 3. Rapide Plat ;              | 11. Rapide Boniface ;     |
| 4. Ile Balmer ;               | 12. Ile aux Canards ;     |
| 5. Burnstown ;                | 13. Chute à Bailey ;      |
| 6. Rapide Long ;              | 14. Rapide de la chaîne ; |
| 7. Springtown ;               | 15. Ruisseau d'Opeongo.   |
| 8. Lac Calabogie ;            |                           |

Ces constructions comprennent :

1,750	pieds de glissoires ;
18,179	“ estacades ;
4,080	“ barrages ;
182	“ ponts ;
43	jetées :
1	résidence pour le gardien, et
1	atelier.

### RIVIÈRE COULONGE.

En remontant l'Ottawa, la rivière Coulonge est le troisième affluent sur lequel le gouvernement possède des glissoires et estacades.

Le bassin de cette rivière est d'environ 1,800 milles carrés, et son parcours est d'environ 160 milles. Elle court du nord et se jette dans l'Ottawa à 184 milles en amont de l'embouchure de cette rivière, à Ste. Anne.

Les seules constructions établies sur cette rivière par le gouvernement, sont : une glissoire à pièces détachées, longue de 2,956 pieds, et achevée au mois de mai 1865 ; un barrage de 173 pieds de long, à la tête de la chute, et une résidence pour le gardien de la glissoire. D'anciennes constructions établies par des particuliers et nécessaires au fonctionnement de la nouvelle glissoire, ont été achetées par le gouvernement, (en vertu d'une sentence arbitrale datée du 20 février 1867), au prix de \$4,342.18. En amont des glissoires du gouvernement, il y a d'autres constructions appartenant à des particuliers.

Les estacades et piliers ont été renouvelés.

### RIVIÈRE NOIRE.

En remontant l'Ottawa, la rivière Noire est le quatrième affluent sur lequel le gouvernement possède des constructions.

Cette rivière court du nord et se jette dans l'Ottawa à environ 193 milles en amont de Ste. Anne.

Son parcours est de 128 milles, et son bassin couvre une superficie d'environ 1,120 milles carrés.

Les glissoires furent construites par des particuliers, il y a environ trente ans, et ils les ont renouvelées à diverses reprises.

En 1867, le gouvernement acheta ces constructions au prix de \$12,500, fixé par arbitrage.

Elles comprennent :—

1,139	pieds d'estacades à pièces simples ;
873	“ glissoires ;
346	“ de jetée ;
135	“ barrage.

On a réparé la glissoire et les estacades.

### LA PETEWAWA.

En remontant l'Ottawa, c'est le cinquième affluent sur lequel le gouvernement possède des glissoires et des estacades.

Le parcours de la Pétéwawa est d'environ 138 milles et son bassin couvre une superficie d'environ 2,200 milles carrés.

Elle court du sud et se jette dans l'Ottawa à 215 milles en amont de Ste. Anne ; à un mille de son embouchure, la Pétéwawa se sépare en deux bras, mais sur ce premier mille de parcours il y a cinq stations ; puis, sur le bras Nord, dix-huit stations et sur le bras Sud, huit.

LISTE des glissoires et estacades dans l'ordre où on les rencontre en partant de l'embouchure et remontant cette rivière :—

- |                              |                      |
|------------------------------|----------------------|
| 1. Embouchure de la rivière, | 4. Troisième Chute,  |
| 2. Première Chute,           | 5. Station Bois Dur. |
| 3. Seconde Chute,            |                      |

## BRAS NORD.

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rapide du demi-mille ;                      | 11. Chute au Diable ;                                       |
| 2. " Crooked Chute " ( <i>Chute croche</i> ) ; | 12. Coude du Rapide ;                                       |
| 3. Entre la Grande Chute et le lac Traverse ;  | 13. Pied du Long Sault ;                                    |
| 4. Rapide de Thompson ;                        | 14. Milieu du Long Sault ;                                  |
| 5. Rapide de Sawyer ;                          | 15. Tête du Long Sault ;                                    |
| 6. Rapide Meno ;                               | 16. Entre le Long Sault et le Lac aux Cèdres, (rive Sud) ;  |
| 7. En aval du Lac à la Truite ;                | 17. Entre le Long Sault et le Lac aux Cèdres, (rive Nord) ; |
| 8. Gros Remous ;                               | 18. Lac aux Cèdres.   |
| 9. Ile aux Cèdres ;                            |   |
| 10. Pied de la Chute au Diable ;               |   |

## BRAS SUD.

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| 1. Première glissoire ;  | 5. Cinquième glissoire ; |
| 2. Seconde glissoire ;   | 6. Sixième glissoire ;   |
| 3. Troisième glissoire ; | 7. Septième glissoire ;  |
| 4. Quatrième glissoire ; | 8. Huitième glissoire.   |

Les constructions, à ces 31 stations, comprennent :—

## SUR LE COURS PRINCIPAL.

2,963 pieds de glissoires ;  
 8,469 " estacades ;  
 2,077 " barrages, et  
 7 jetées.

## SUR LE BRAS NORD.

480 pieds de glissoires ;  
 2,671 " estacades ;  
 1,131 " barrages ; et  
 23 jetées.

## SUR LE BRAS SUD.

2,134 pieds de glissoires ;  
 388 " barrages.

Les réparations ordinaires ont été régulièrement faites.

### RIVIÈRE DU MOINE.

C'est le sixième et dernier affluent de l'Ottawa sur lequel le gouvernement possède des constructions.

Le parcours de cette rivière est d'environ 120 milles, et son bassin couvre une superficie d'environ 1,600 milles carrés.

Elle court du nord et se jette dans l'Ottawa à environ 256 milles en amont de Stc. Anne.

Les constructions, sur cette rivière, sont : une estacade à l'embouchure, une glissoire à pièces détachées, une série de barrages inclinés, depuis l'embouchure en remontant la rivière. Voici le détail de ces constructions :

300	pieds de glissoire ;
800	“ d'estacades ;
1,324	“ de barrages, et
6	jetées.

Les estacades ont été allongées.

Pour plus de détails, au sujet des constructions qui servent à la descente du bois sur l'Ottawa et ses affluents,—voir l'Appendice No. 18.

### RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE.

La rivière Trent court du nord-ouest et se jette dans la Baie de Quinté, lac Ontario, à Trenton, petite ville située à environ soixante-quinze milles en amont de Kingston. En remontant du lac Ontario au lac Scugog, on rencontre la chaîne suivante de rivières et de lacs :

Baie de Quinté, rivière Trent, lac Rice, rivière Otonabee, lac Clair, lac Buckhorn, lac au Pigeon, lac à l'Eturgeon, rivière Scugog et lac Scugog.

De l'embouchure de la Trent, jusqu'à Port Perry, à la tête du lac Scugog, il y a 190 milles.

Les constructions, sur ces lacs et cours d'eau, sont principalement destinées à faciliter la descente du bois de construction. La différence de niveau entre le lac Ontario, à l'embouchure de la Trent et la tête du lac Scugog, est de 570 $\frac{1}{2}$  pieds, et la distance entre les deux points est de 190 milles, dont 37 $\frac{3}{4}$  milles ne sont pas navigables.

Le gouvernement a des constructions aux points suivants :—

	Distance, en milles, en amont de l'embouchure de la rivière Trent.
Sur la rivière Trent, Rapide de neuf milles, (ou de la veuve Harris)	9
“ Rapide de Chisholm .....	15 $\frac{1}{2}$
“ Chute de Ranney.....	33 $\frac{1}{2}$
“ Campbellford.....	34 $\frac{1}{4}$
“ Ile de Fiddler.....	36
“ Chute du Milieu.....	37 $\frac{1}{2}$
“ Baie du Corbeau.....	38
“ Chute de Heely.....	42 $\frac{3}{4}$
“ Rapide de Crook.....	54 $\frac{1}{2}$
Sur la rivière Otonabee,—Rapide de Whitlas.....	93
“ Petit Lac.....	94
Au pied du lac de Buckhorn,—Rapide de Buckhorn.....	125
Au pied du lac à l'Eturgeon,—Rapide de Bobcaygean .....	140 $\frac{3}{4}$
Sur la rivière Scugog,—Lindsay.....	161 $\frac{1}{2}$

---



---

### RAPIDE DE NEUF MILLES.

Barrage de pierre long de 1,265 ; base, 10 pieds ; hauteur moyenne, 6 pieds.

---

### RAPIDE DE CHILSHOM.

Barrage de 715 pieds de long, hauteur moyenne, 6 pieds ; une glissoire longue de 100 pieds et large de 50 ; un canal navigable long d'un peu plus d'un demi-mille, et une écluse de  $133\frac{1}{2}$  pieds  $\times$   $32\frac{1}{2}$  avec  $4\frac{1}{2}$  pieds d'eau sur les seuils.

Le barrage et la glissoire sont en bon état, mais les portes et la charpente de l'écluse tombent en ruine ; on ne les répare pas parce que le canal ne sert jamais.

---

### CHUTE DE RANNEY.

Barrage de 414 pieds de long et d'une hauteur moyenne de 12 pieds ; une glissoire de 2,202 pieds de long sur 33 de large ; des estacades conductrices et des jetées, en amont du barrage, sur une longueur de 1,352 pieds,—le tout en bon état.

---

### CAMBELLFORD.

Estacades conductrices.

---

### ILE DE FIDDLER.

Barrage et digue latérale, formant ensemble une longueur d'environ 400 pieds.

---

### CHUTE DU MILIEU.

Barrage inférieur long de 97 pieds ; glissoire de 455 pieds de long sur 33 de large.

Barrage supérieur formé de deux petits barrages longs chacun de 48 pieds ; une glissoire de 60 pieds de long sur 33 de large.

---

### BAIE DU CORBEAU.

A cet endroit, il y a une estacade qui sert à arrêter le bois et le conduire dans la glissoire de la chute du Milieu.

---

### CHUTE DE HEELY.

Barrage de 488 pieds de long, hauteur moyenne de huit pieds ; deux glissoires : celle d'en haut a 713 pieds de long, celle d'en bas 300 pieds ; leur largeur est de 33 pieds ; une estacade sert à conduire le bois d'une glissoire à l'autre.

---

### RAPIDE DE CROOK.

Barrage de 253 pieds de long; glissoire de 79 × 33 pieds; estacades et piliers en amont des glissoires pour la descente du bois, petit canal avec écluses en pierre de taille, 134 × 33 pieds, six pieds d'eau sur le bus; pont-tournant sur le canal.

---

### RAPIDE DE WHITLAS.

Barrage et digue latérale, formant ensemble une longueur de 483 pieds; écluse en pierre de taille, 133½ × 33 pieds, avec quatre pieds d'eau sur les seuils.

Depuis l'établissement du chemin de fer de Port Hope et Peterboro', ces constructions ne servent plus à rien et n'ont pas été entretenues.

---

### PETIT LAC.

Trois jetées et une estacade longue de ¼ de mille.

---

### RAPIDE DE BUCKHORN.

Barrage en bois, long de 387 pieds, avec prolongement en pierre des deux côtés; chaque prolongement a 173 pieds de long;—glissoire de 65 × 33 pieds; 900 pieds d'estacades et un pont de 600 pieds de long.

---

### RAPIDE DE BOBCAYGEAN.

Deux barrages formant ensemble une longueur de 1,262 pieds, et ayant une hauteur moyenne de 6 pieds; deux glissoires, l'une pour le passage du bois non-équarri, l'autre pour le passage du bois équarri; une écluse en pierre de taille de 134 × 33 pieds, hauteur d'eau sur les seuils 4½ pieds;—un pont-tournant.

On a allongé la jetée à l'entrée inférieure et réparé les portes des écluses et les levées du canal.

La navigation a été interrompue pendant deux jours; les portes d'écluses ne fonctionnaient pas.

---

### LINDSAY.

Un barrage long de 280 pieds, hauteur moyenne 9 pieds; une glissoire de 54 × 33 pieds et un pont de 172 pieds de long.

L'écluse originairement construite à cet endroit fut, en 1859, remplacée par un glissoire.

Pour plus amples détails,—voir l'Appendice No. 19.

## CHEMINS ET PONTS.

### CHEMIN DE MÉTAPÉDIAC.

Le chemin de Métapédiac part du St. Laurent, à Ste. Flavie, 201 milles en aval de Québec, et s'étend jusqu'à la rivière Ristigouche 10½ milles en amont de son embouchure.

Ce chemin fut commencé en 1857 et terminé en 1868.

Au printemps de 1868, le débordement de la rivière Métapédiac occasionna des dégâts considérables qu'il fallut réparer ; on a reconstruit un pont de 89 pieds de long qui avait été détruit par le feu au mois de juin 1867.

Le chemin de Métapédiac est une des routes militaires du pays, et l'on a jugé nécessaire de prendre des moyens pour l'entretenir en bon état jusqu'à l'achèvement du chemin de fer Intercolonial ; pour atteindre ce but, avec autant d'économie que possible, on a cru devoir transférer aux diverses municipalités qu'elles traversent, les parties du chemin qui passent dans des districts colonisés, savoir : depuis le St. Laurent jusqu'à la résidence de Pierre Ouellet, sur le 14ème mille, et de la résidence de Daniel Fraser, sur le 96ème mille, au débarcadère de Cross Point, sur le 110½ mille.

Pour l'entretien des 82 milles intermédiaires, on a passé contrat pour cinq ans, à raison de \$800 par année, avec D. Fraser. (Ce monsieur a déjà un contrat pour le transport de la malle sur ce chemin et, par suite, est directement intéressé à ce qu'il soit bien entretenu.)

Cet arrangement fut autorisé par ordre en conseil en date du 4 mai 1868.

Voir à l'Appendice No. 20, la description des ouvrages exécutés durant l'année sur ce chemin.

### CHEMIN DE RISTIGOUCHE.

C'est la continuation du chemin de Métapédiac. Il suit la rive Nord de la rivière Ristigouche depuis Sillars jusqu'à Cross Point, à l'embouchure de la rivière,—distance de 10½ milles.

Durant l'été de 1868, on a terminé les ponts sur les divers cours d'eau qui traversent ce chemin.

Voir à l'Appendice No. 20, la description des ouvrages exécutés sur ce chemin durant l'année.

### CHEMIN DE TEMISCOUATA.

C'est la principale ligne de communication entre le Canada et le Nouveau-Brunswick.

Sa longueur,—depuis la Rivière du Loup jusqu'à la frontière entre le Canada et le Nouveau-Brunswick,—est de 67 milles.

Le chemin actuel a remplacé l'ancien ; il suit à peu près la même direction, mais on a fait beaucoup d'améliorations dans le tracé.

Il fut commencé en 1858, et bien qu'ouvert à la circulation au mois de septembre 1861, il n'a été achevé que durant l'été de 1868.

On a achevé la reconstruction,—commencée l'an dernier,—du pont sur la Rivière du Loup.

### PONT DE BATISCAN.

D'après un ordre en conseil, en date du 27 mai 1868, ce pont, qui tombait en ruines, a été abandonné.

### CHEMIN DE HUNTINGDON ET PORT LOUIS.

Huit milles de chemin ont été réparés sur la recommandation du Ministre de la Milice.

### CHEMINS DE TORONTO.

Sous ce titre on comprend :—

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Chemin du bord du lac, de Toronto, à l'Ouest jusqu'à la rivière Humber.....            | 4 milles. |
| 2. Chemin d'York Ouest, ou de Dundas, depuis Toronto, à l'Ouest, jusqu'à Springfield..... | 16½ "     |
| 3. Chemin d'York Est, ou de Kingston, depuis Toronto, à l'Est, jusqu'au Moulin Rouge..... | 17 "      |
| 4. Rue Yonge, depuis Toronto, au nord, jusqu'au débarcadère de Holland.....               | 33½ "     |

70½ milles.

Le 4 avril 1865, ces chemins furent vendus à la corporation municipale des comtés unis d'York et Peel, pour la somme de \$72,500, avec la garantie collatérale de débentures payables en 20 ans et intérêt à 6 pour cent payable chaque semestre.

Les matériaux et l'outillage, sur les chemins d'York, ont été vendus aux comtés unis d'York et Peel; l'acte de vente porte la date du 14 octobre 1867.

### PONT SUSPENDU ENTRE OTTAWA ET HULL.

Un trottoir extérieur a été établi le long de l'abord du pont, côté nord.

Le pont et les abords ont été régulièrement entretenus.

### PONT DE LA RIVIERE ROUGE.

Réparé.

### CHEMIN DU LAC SUPERIEUR ET DE LA RIVIERE ROUGE.

Il n'y a pas de chemin reliant la vallée du St. Laurent aux possessions anglaises dans le territoire du Nord-Ouest.

A environ cinq cent milles au N. O. du lac Supérieur, on traverse le lac Winnipeg, l'un de plus grands lacs du continent américain, où vont se jeter trois grandes rivières respectivement appelées Saskatchewan, Assiniboine et la Rivière Rouge, le tout formant une immense nappe d'eaux navigables qui se déchargent dans la Baie d'Hudson par la rivière Nelson.

En vue de l'annexion future de ce territoire, le gouvernement des provinces-unies du Haut et du Bas-Canada fit faire, il y a quelques années, une exploration dans le but de déterminer le meilleur moyen d'établir une ligne directe de communication entre le Lac Supérieur et les eaux du Nord, et l'année dernière l'ingénieur qui avait fait les premières explorations fut chargé, par le gouvernement fédéral, de les continuer.

Le gouvernement a déjà reçu plusieurs rapports sur ces explorations et les a fait imprimer et distribuer ; mais le rapport complet de la dernière exploration n'est pas encore publié.

D'après toutes ces explorations, on a choisi une ligne de communication, par terre et par eau, allant du Fort William, sur le Lac Supérieur, jusqu'au Fort Garry, sur la rivière Rouge.

L'ingénieur propose d'améliorer la partie navigable de la route en érigeant des digues et autres constructions, de manière à diminuer autant que possible le trajet par terre, sans entreprendre des travaux trop considérables et sans trop s'écarter de la ligne directe ; il ajoute qu'en adoptant les améliorations recommandées dans son rapport, le tableau des distances sera comme suit :—

	Par terre.		Par eau.
	Milles.	Chaines.	Milles.
Du dépôt à la Baie du Tonnerre, jusqu'au Lac Shebandowan.....	40		
Lacs Shebandowan et Kaskaboiwekamak.....			25
Portage des hautes terres.....		50	
Lac des Mille Lacs.....			25
Portage du Baril.....		16	
Lac du Baril.....			8½
Portage brûlé.....		21	
Petits Lacs Windgegoostegon.....			12
Portage Français.....	2		
Lac Kaogassikok.....			15
Portage des Deux Rivières.....	2		
Rivière et Lac de l'Esturgeon.....			27
Portage de l'Île.....		13	
Lac Nequaquon.....			17
Portage Nequaquon.....	2		
Lac Namenkan.....			10
Portage Stérile ( <i>Bare Portage</i> ).....		11	
Lac à la Pluie.....			46
Portage du Fort Francis.....		10	
Rivière à la Pluie et Lac des Bois.....			120
De l'Angle N. O. du Lac des Bois à Fort Garry.....	90		
	137	41	305½
			137½
			443 milles.

---

En examinant le tableau qui précède, on trouve que la route projetée se compose comme suit :—1°. Un chemin de 40 milles à l'extrémité de la ligne, du côté du Lac Supérieur ; 2°. Un chemin de 90 milles à l'extrémité de la ligne, du côté de la Rivière Rouge, avec une section intermédiaire d'eaux navigables, présentant une longueur de 305½ milles, et interrompue seulement par neuf petits portages dont six ne forment ensemble qu'une longueur d'un mille et demi, les trois autres étant longs de deux milles chacun.

L'ingénieur calcule que l'éclusage total nécessaire pour racheter ces interruptions serait d'environ quatre cent vingt-cinq pieds, ou moins que l'éclusage du Canal Rideau, qui est de quatre cent quarante-six pieds sur un parcours de 126 milles seulement.

Il ne serait pas nécessaire de construire, en premier lieu, les écluses. Les chemins et digues suffiraient au début et serviraient à établir d'autres constructions plus complètes.

# CHEMINS DE FER.

## NOUVELLE-ECOSSE.

### LIGNES EXPLOITÉES PAR LE GOUVERNEMENT.

A la date de l'établissement de la confédération des provinces anglaises de l'Amérique du Nord, le 1er juillet, 1867, la province de la Nouvelle-Ecosse était en possession des lignes suivantes :

De Halifax à Truro,.....	61 milles.
De Truro à Pictou,.....	52 “
Embranchement de Windsor,.....	32 “

145 “

La jonction de l'embranchement de Windsor avec la ligne principale se fait à 13½ milles de Halifax.

Ces chemins de fer étaient administrés par un commissaire et exploités pour le compte du Gouvernement.

La ligne de Halifax et Truro, avec embranchement sur Windsor, fut commencée en 1854 et achevée en 1858 ; celle de Truro et Pictou,—ou Prolongement de Pictou,—fut commencée en 1864, et bien que suffisamment avancée pour être ouverte à la circulation en mai 1869, ne fut complètement achevée qu'après le 1er juillet de la même année. Le Département des Travaux Publics s'occupe actuellement de régler les comptes de la construction de cette ligne.

M. A. Longley, aidé d'un personnel suffisant, administrait ces chemins de fer avant l'établissement de la confédération, et a depuis continué d'agir pour le gouvernement fédéral.

D'après le rapport de M. Longley, (Appendice No. 21,) le commissaire des chemins de fer avait reçu du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'au 30 juin 1869 :

Pour les lignes de Halifax, Truro et Windsor.....	\$4,310,891.15
Pour la ligne de Truro et Pictou.....	2,072,075.64

\$6,382,966.79

Jusqu'à la même date, 30 juin, 1867, le coût de construction était représenté par les chiffres suivants :

Pour les lignes de Halifax, Truro et Windsor.	\$4,345,136.04
Pour la ligne de Truro et Pictou.....	1,946,892.54

6,292,028.58

Laisant, sur le compte du capital, une balance disponible de..... \$90,938.21  
Le même rapport fait voir que, pendant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868,

M. Longley avait reçu à compte des frais de construction :

Balance disponible au 30 juin, 1867,..... \$90,938.21

Du Procureur-Général de la Nouvelle-Ecosse, pour  
la ligne Truro et Pictou..... \$159,000.00

Du ministre fédéral des travaux publics :

Pour la ligne de Truro et Pictou..... \$167,000.00

“ Halifax, Truro et Windsor. 60,509.53 \$227,509.53

386,509.53

A reporter.....\$477,447.74

<i>Report</i> .....		\$477,447.74
Durant la même période, (année fiscale expirée au 30 juin, 1867,) les déboursés suivants ont été faits pour la construction :—		
Ouvrages faits par l'entrepreneur, prolongement de Pictou :		
Génie civil.....	\$ 6,310.80	
Chaussée et constructions.....	172,321.20	
Voie permanente.....	95,941.07	
Service des stations et approv. d'eau....	15,080.00	
Service des quais et bateaux passeurs....	25,444.00	
		315,097.07
Ouvrages faits par le département.		
Génie civil.....	\$ 3,842.49	
Nouvelles voies d'évitement.....	8,026.19	
Prolongement du quai, Richmond.....	18,285.16	
Jetée à Parrsboro'.....	3,073.50	
Station.....	5,226.59	
Transport de matériaux.....	6,319.15	
Services divers.....	4,823.09	
		48,596.17
Matériel roulant		
Locomotives.....	21,551.71	
Chars à charbon.....	16,194.45	
Chars de première classe.....	3,250.91	
Chasse-neige et chars à marchandises.....	1,928.70	42,925.77
		407,619.01
Laissant, au 30 juin, 1867, sur le capital, une balance de.....		
		\$69,828.73

NOTE.—Antérieurement à la confédération, et d'après les réglemens établis à la Nouvelle-Ecosse, les frais d'exploitation des chemins de fer étaient payés sur le revenu de la ligne, et la balance,—lorsqu'il y en avait,—portée au crédit du receveur-général. Mais depuis le 16 janvier, 1868, on suit les réglemens adoptés par le gouvernement fédéral, c'est-à-dire que toutes les recettes sont déposées au crédit du receveur-général de la Puissance et les frais d'exploitation payées sur l'allocation votée à cet effet par le parlement.

Le rapport de M. Longley fait voir également que, pour l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868, les recettes, de toute source, sur la ligne, ont été de..... \$253,994.16  
Et les frais d'exploitation..... 255,530.51

Soit un déficit de..... \$1,536.35

Le bilan général, présenté par M. Longley, fait voir comment les diverses balances, devoir et avoir, ont été employées, et donne un état général de l'actif et du passif de l'administration.

En vue de réduire les frais d'exploitation et d'augmenter les recettes de ces lignes, le soussigné a institué une enquête sur l'administration générale, prix, tarifs, etc. Certains changements ont été opérés à la suite de cette enquête.—Voir les détails à l'Appendice No. 21.

### LIGNES SUBVENTIONNÉES, (NOUVELLE-ECOSSE.)

Un Acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, (12 Vic., Chap. 13,) passé en 1866, autorisait, à certaines conditions, le paiement d'un octroi pour aider à la construction des lignes suivantes, dans les limites de la dite province ;

1. Chemin de fer de Truro à la frontière du Nouveau-Brunswick.

2. Chemin de fer de Windsor à Annapolis.

L'acte en question prescrivait que l'octroi en faveur de la ligne de Truro et du Nouveau-Brunswick serait accordé pour 20 ans, à raison de \$40,000 par mille de parcours, ce prêt devant porter 4 pour cent d'intérêt; pour la ligne de Windsor et Annapolis, les conditions correspondantes étaient \$24,000 pour 20 ans, à 4 pour cent d'intérêt. En vertu du même acte, le pont traversant la rivière Avon, sur la ligne de Windsor et Annapolis, devait être entièrement construit aux frais du gouvernement.

En 1865, des délégués de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick passèrent, à Londres, Angleterre, un contrat avec la compagnie dite "International Contract Company" pour la construction de la ligne allant de Truro à la frontière qui sépare la Nouvelle-Ecosse du Nouveau-Brunswick, et se reliant aux autres lignes du Nouveau-Brunswick; mais il paraît que, contrairement aux termes de ce contrat, rien n'a été fait à la Nouvelle-Ecosse.

La ligne de Windsor et Annapolis fut entreprise par la "Compagnie de chemin de fer de Windsor et Annapolis," légalement constituée par l'acte 27 Vict., chap. 1, (1866), et le 22 novembre 1866, il fut convenu entre le gouvernement et la compagnie que l'octroi accordé par l'acte 28 Vict., chap. 13, serait capitalisé au montant de £188,600 stg., payable partie durant l'exécution des travaux, partie à leur achèvement, et aussi que la compagnie construirait le pont sur la rivière Avon pour la somme de £32,000.

LIGNE.	Longueur de la ligne, en milles.	Subvention capitalisée.	Paiements effectués par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse antérieurement à l'établissement de la Confédération, 1er juillet 1867.	Paiements effectués par le gouvernement fédéral durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868.
Windsor et Annapolis.	85	\$1,103,000	123,500	398,423.25

## NOUVEAU-BRUNSWICK.

### LIGNE EXPLOITÉE PAR LE GOUVERNEMENT.

Le 1er juillet 1867, date de l'union des provinces en vertu de l'acte de Confédération, le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait en sa possession et faisait fonctionner à son compte la ligne de chemin de fer qui va de St. Jean à Shédiac, parcours de 108 milles.

La construction de cette ligne fut commencée en 1853, suspendue en 1854, reprise en 1856 et terminée en 1860.

Antérieurement à la Confédération, la ligne était administrée par un bureau de commissaires, mais le gouvernement fédéral, en en prenant le contrôle, nomma M. Lewis Carvell gérant-général.

Le rapport de M. Carvell (Appendice No. 22,) fait voir que, jusqu'au 30 juin 1867, les commissaires du chemin de fer avaient reçu du gouvernement du Nouveau-

Brunswick .....	\$4,761,979.90
et que cette somme avait été dépensée comme suit :	
1. Coût du terminus, par terre et par eau.....	\$4,642,484 39
2. Matériel général .....	88,585 80
3. Comptes courants et numéraire aux banques.....	3,202 62
4. { Chemin de fer de St. Etienne.....	\$8,516 58
{ " " Woodstock .....	2,646 87
	10,163 45
5. Pont d'Apohaqui et autres constructions indépendantes du chemin de fer.....	17,543 64
	<u>\$4,761,979.90</u>

D'après le même rapport, on a fait, durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868, les dépenses suivantes à compte de la construction de la ligne :

Bâtisses nouvelles .....	\$1,665 23
10 chars plateformes.....	6,750 00
Diverses dépenses détaillées à l'Appendice No. 22.....	1,069 68
	<u>\$9,394 91</u>

Durant la même année, on a vendu divers articles, évalués à \$7,095 10.

Le revenu de l'année expirée au 30 juin 1868, a été de.....	\$166,758 42
Et les frais d'exploitation.....	131,684 97

Revenu net..... \$35,073 45

NOTE.—Antérieurement à la Confédération, les frais d'exploitation étaient,—comme à la Nouvelle-Ecosse,—payés sur le revenu de la ligne, et la balance portée au crédit du receveur-général, mais depuis le 16 janvier 1868, on a suivi le système adopté par le gouvernement fédéral ; c'est-à-dire que les revenus de la ligne sont déposés au crédit du receveur-général et les frais d'exploitation payés sur l'octroi voté par la législature.

### LIGNES SUBVENTIONNÉES—(NOUVEAU-BRUNSWICK.)

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick ayant adopté le système d'aider à la construction de certains chemins de fer, dans les limites de la province, passa, en 1864, un acte (27 Vict. chap. 3,) accordant une subvention à chacune des lignes suivantes :

- 1o. Ligne principale de St. Jean à l'Etat du Maine, par la vallée de Douglas.
- 2o. Ligne partant d'un point sur le chemin de fer d'Europe et de l'Amérique du Nord et se dirigeant vers la frontière de la Nouvelle-Ecosse.
- 3o. Prolongement, jusqu'à Miramichi, de la ligne du chemin de fer d'Europe et de l'Amérique du Nord.
- 4o. Embranchement devant relier le chemin de fer d'Europe et de l'Amérique du Nord à Frédéricton.
- 5o. Embranchement de Woodstock à la ligne de St. André.
- 6o. Embranchement de St. Etienne (*St. Stephen*) à la ligne de St. André.
- 7o. Embranchement devant relier le chemin de fer d'Europe et de l'Amérique du Nord à Hillsborough, (ou à Hopewell, comme l'autorise subséquemment l'acte 30 Vict. chap. 13, 1867,) dans le comté d'Albert.

L'acte 27 Vic. c. 3, prescrit que la subvention ci-dessus sera de \$10,000 par mille, et payée à toute compagnie qui entreprendra la construction des dites lignes. Voici quelles

étaient les conditions de ce paiement : “ aussitôt que la compagnie aura dépensé \$100,000 en travaux exécutés sur la ligne, le gouvernement paiera \$25,000 et ainsi de suite à raison de \$25,000 par \$100,000 jusqu'à l'achèvement de la ligne, époque à laquelle le gouvernement paiera la balance de la subvention de \$10,000 par mille et rien de plus ; ces versements devant être payables en débetures à 30 ans d'échéance, cours du Nouveau-Brunswick ou cours sterling, portant 6 pour cent d'intérêt par année.”

Conformément aux dispositions générales du dit acte, les compagnies suivantes se formèrent pour construire et exploiter les lignes ci-dessous mentionnées :

Nom de la Compagnie.	Actes constituant légalement ces compagnies.	Désignation de la ligne à construire, d'après les termes de l'acte.	Noms sous lesquels ces lignes sont connues.
Comp. du ch. de fer d'Europe et de l'Am. du Nord. } Do. de l'embranchement } de St. Etienne..... }	27 Vic., c. 43, (1864).. 27 Vic., c. 56, (1864)..	Prolongement de St. Jean, à l'ouest, jusqu'à la frontière des Etats-Unis..... De St. Jean à la ligne St. André de la compagnie dite “ <i>New Brunswick and Canada Railway and Land Company</i> ”.....	Prolongement Occidental. Embranchement de St. Etienne.
Do. du c. de f. de Woodstock	27 Vic., c. 57, (1864)..	De Woodstock à la frontière des Etats-Unis se reliant ou aboutissant à la ligne actuelle du chemin de fer de St. André et Québec, ou au prolongement de ce dernier chemin, (a).....	Embranchement de Woodstock.
Do. du ch. de fer d'Albert..	27 Vic., c. 58, (1864)..	De la ligne actuelle du chemin de fer d'Europe et de l'Amérique du Nord jusqu'à Hillsborough (ou Hopewell, d'après l'acte 30 Vic. c. 13, 1867,) dans le comté d'Albert.....	Embranchement du comté d'Albert.
Do. du c. de f. de Frédéricton	29 Vic., c. 14, (1866), ayant droit à une subvention en vertu de l'acte 30 Vic. c. 64, (1867).....	D'un point de la ligne conduisant de St. Jean à l'Etat du Maine, par la vallée de Douglas, jusqu'à la ville de Frédéricton.....	Embranchement de Frédéricton.
Do. du c. de f. de Miramichi, } Richibouctou et Shédiac.. }	30 Vic., c. 32, (1867)..	Du chemin de fer d'Europe et de l'Amérique du Nord à la rivière Miramichi.....	Ligne de Miramichi et Shédiac.
Do. de l'embranchement } de Houlton..... }	30 Vic., c. 54, (1867)..	De l'intersection du chemin de fer de Woodstock avec la limite des terres de la compagnie dite “ <i>New Brunswick and Canada Railway and Land Company</i> ,” sur la propriété de M. Blanchard, à Richmond, jusqu'à la frontière de l'Etat du Maine....	

La ligne de Miramichi et Shédiac et l'embranchement du comté d'Albert ne sont pas encore commencés.

Les autres, savoir :—Prolongement occidental, embranchement de Frédéricton, St. Etienne et Woodstock, sont en voie d'exécution.

Un contrat fut passé à Londres, le 10 août, 1865, par des délégués du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, avec la compagnie dite “ International Contract Company ” pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Moncton, sur la ligne du chemin de fer d'Europe et de l'Amérique du Nord, jusqu'à la frontière qui sépare

(a) Une subvention de \$10,000 par mille fut accordée par l'acte 27 Vic. c. 3, 1864, à la ligne commençant à Woodstock et se terminant à la ligne St. André ; mais l'acte 30 Vic., c. 6, 1867, n'accorde que \$5,000, ou un total de \$17,500, pour le prolongement de l'embranchement de Woodstock, depuis son intersection avec la ligne St. André jusqu'à la frontière des Etats-Unis.

le Nouveau-Brunswick de la Nouvelle-Ecosse, (ligne désignée plus brièvement sous le nom de " Prolongement Oriental,") et se reliant au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse à Truro. La compagnie dite " International Contract Company " ayant fait faillite, la portion de la route entre Moncton et Sackville, Nouveau-Brunswick, fut transférée par les syndics à MM. Edwin Clark et Thomas Brassey, qui continuent les travaux.

LISTE DES LIGNES SUBVENTIONNÉES EN VOIE DE CONSTRUCTION AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Lignes.	Longueur de la ligne, en milles.	Subside total accordé. Taux : \$10,000 par mille.	Paiements effectués à compte de la subvention par le gouv. du N. B. antérieurement à l'établissement de la Conféd. 1er juillet 1867.	Paiements effectués à compte de la subvention par le Gouv. Fédéral durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868.	Emprunt autorisé par l'acte 30 Vic., c. 6, (1867)	Paiements effectués à compte de l'emprunt durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868.
		\$				
Prolong. Occidental...	87	870,000		150,000 00	3000,00	180,000
Prolong. Oriental.....	36½	365,000		110,000 00		
Embr. de Frédéricton.	21½	215,000				
Embr. de Woodstock..	11	110,000		20,000 00		
Embr. de St. Etienne.	19	190,000	184,000	5,764 57		
	175	1,750,000	184,000	285,764 57		

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

C'est le Gouvernement Impérial qui a pris l'initiative de cette entreprise, en chargeant le Major Robinson, I. R., de faire une exploration pour le tracé d'une ligne devant relier Québec à un port de la Nouvelle-Ecosse.

Les résultats de cette exploration sont exposés dans un rapport du Major Robinson, en date du 31 août 1848, dont copie fut adressée par le Gouvernement Impérial au Gouverneur-Général du Canada et par lui transmis à la Législature Canadienne, le 30 janvier 1849.

Le Major Robinson indiquait cinq lignes entre la Nouvelle-Ecosse et Québec, en recommandant l'adoption de celle qui partant de la ville de Halifax passerait à Truro et Shédiac, traverserait la rivière Richibouctou et Miramichi, en amont du point où la marée cesse de se faire sentir, suivant ensuite la rivière de Miramichi nord-ouest jusqu'à Bathurst, sur la Baie des Chaleurs, puis la côte de la dite Baie jusqu'à la rivière Ristigouche, la vallée de cette rivière et celle de la Métapédiac jusqu'au St. Laurent, et enfin la rive du St. Laurent jusqu'à Québec.

Il fixait 635 milles pour la longueur de cette ligne, et en évaluait le coût à £5,000,000 sterling, ou \$38,110 par mille.

Depuis l'exploration du Major Robinson, le Grand Tronc a été construit et la section de Québec à la Rivière du Loup peut être considérée comme faisant partie de la ligne recommandée par le Major Robinson.

On a aussi construit un chemin de fer entre Halifax et Truro, à la tête de la Baie de Fundy.

En 1864, le gouvernement du Canada nomma un ingénieur pour faire étude et rapport sur la ligne la plus convenable entre la Rivière du Loup et Truro.

L'ingénieur chargé de cette étude fit rapport le 9 février 1865.

Il suggérait diverses lignes et disait qu'il avait exploré la ligne suivante :

De la Rivière du Loup par la rivière Toledi, la rivière Verte, la vallée de Guanamitz, les deux Ruisseaux, Wapskehegan, la partie supérieure de la Miramichi et de la Nashawuak, la vallée de Kesswick, la rivière St. Jean vis-à-vis Frédéricton, la tête du Grand Lac jusqu'à Apohaqui, la ligne déjà construite de ce point jusqu'à Moncton, et enfin Truro et Halifax.

Il faisait voir aussi qu'en adoptant ce tracé la longueur du chemin de fer entre Québec et Halifax serait de 687 milles dont 452 milles seulement restaient à construire au coût probable de \$46,000 par mille.

Lors de la formation du ministère fédéral, des instructions furent immédiatement émises (8 juillet 1867,) pour le tracé de la section du chemin de fer Intercolonial située entre Truro et Amherst, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et des instructions ultérieures prescrivirent des explorations partant de la Rivière du Loup dans la direction E. et S. ; ces explorations étaient commencées à la fin de l'année fiscale expirée au 30 juin 1868.

Le tracé recommandé par le Major Robinson fut subséquemment adopté, et la construction et l'administration de la ligne, jusqu'à son achèvement, furent confiées à une

commission par ordre en conseil daté du 11 décembre, 1868, et conformément à l' " Acte concernant la construction du chemin de Fer Intercolonial," (31 Vic., c. 13, Sec. 3.)

## EDIFICES PUBLICS.

Les édifices publics de la Puissance ne sont pas tous sous le contrôle du Département des Travaux Publics. Ceux qui sont énumérés plus bas étaient sous le contrôle du Département des Travaux Publics de la ci-devant province du Canada.

Il est probable que conformément à l' " Acte de l'Amérique Britannique du Nord," quelques-uns de ces édifices seront, en temps et lieu, transférés aux gouvernements locaux. Jusqu'au 30 juin, 1868, deux seulement avaient été formellement transférés par un Ordre en Conseil.

### EDIFICES DU PARLEMENT.

#### OTTAWA.

On n'y a fait aucun travail important.

Un Ordre en Conseil, en date du 29 février, 1868, prescrit que la bibliothèque du parlement ne sera pas, pour le moment, construite.

On a en partie nivelé le terrain autour des édifices, en attendant qu'on y fasse des embellissements et qu'on l'entoure d'une grille.

Le mobilier des divers départements et celui des deux chambres de la législature n'a pas été réparé depuis quelques années en vue du renouvellement complet qui devait se faire une fois les bureaux établis dans les nouveaux édifices, à Ottawa, renouvellement qui est commencé.

Il est bon d'observer aussi que l'occupation de vastes édifices, comme ceux d'Ottawa, révèle, jour par jour, la nécessité d'altérations et d'additions qui sortent de la catégorie des réparations ordinaires et font partie de la structure permanente.

Depuis le transfert des bureaux publics à Ottawa, le département a dû faire un autre genre de dépenses que l'on pourrait désigner sous le titre d' " Entretien et nettoyage," mais comme cet item inclut l'emploi de personnes dans les déménagements partiels, de bloc à bloc et même d'un bureau à l'autre, il diminuera nécessairement.

Durant l'année expirée au 30 juin, 1868, on a dépensé sous les chefs mentionnés plus haut :

1o. Mobilier.....	\$7,670 97
2o. Altérations, additions et améliorations permanentes.....	19,969 63
3o. Réparations, entretien et nettoyage des édifices.....	3,698 00

\$31,338 60

Les édifices publics sont éclairés au gaz et c'est la " Compagnie du gaz d'Ottawa " qui le fournit.

Le bois nécessaire au chauffage du Sénat, de la Chambre des Communes et des Départements est fourni d'après trois contrats distincts.

Durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868, M. John Heney a fourni tout le bois, conformément à trois contrats identiques respectivement signés par le ministre des travaux publics, pour les départements, et par le greffier du Sénat et le sergent d'armes de la Chambre des Communes.

L'acte 31 Vic., c. 35, intitulé : " Acte pour régler et restreindre les dépenses contingentes des départements du service public, etc., etc.," a été passé depuis, et la seconde section de cet acte prescrit que " le département des travaux publics est chargé du chauffage, de l'entretien et des réparations des édifices du gouvernement au siège du gouvernement ainsi que des changements qui pourront y être apportés de temps à autre, et de la fourniture ou réparation des meubles ou garnitures nécessaires,—et nulle dépense à cet égard ne sera imputée ou payée sur le crédit voté pour les dépenses contingentes, mais il sera annuellement soumis au parlement une estimation des sommes requises pour ces objets, respectivement, et tous les frais nécessaires seront payés par les sommes qui pourront être spécialement affectées à ces objets."

Les trois contracts passés avec Henry Heney expiraient le 27 octobre, 1868, et à cette date des soumissions furent demandées et reçues pour la fourniture de bois durant les trois années suivantes.—Un nouveau contrat a été passé avec M. Heney pour la fourniture de bois de chauffage durant le reste de l'année 1868 et pour les années 1869-70, jusqu'au mois d'octobre 1871.

## TORONTO ET QUÉBEC.

Les édifices du parlement, à Toronto et Québec, sont actuellement occupés par les gouvernements locaux, mais jusqu'au 30 juin, 1868, ils ne leur avaient point encore été formellement transférés par ordre en conseil du gouvernement fédéral.

## HOTELS DU GOUVERNEMENT.

### OTTAWA.

*Rideau Hall.*—La résidence du Gouverneur-Général est située dans le village de New-Edinburgh, à environ deux mille des édifices du parlement.

Le 7 août, 1865, la propriété dépendant de cette résidence fut louée de Thomas et Ann McKay, par le gouvernement, à raison de \$4,000 par année, pour une période de 12 ans, avec pouvoir d'acheter la dite propriété dans une période de 3 ans à partir de la date du bail, au prix de \$70,000, ou à toute autre époque durant les neuf autres années, à un prix qui serait déterminé par arbitrage. Un lot additionnel ayant front sur la rivière et connu dans la localité sous le nom de " la Baie," fut loué, le 1er septembre, 1867, des mêmes parties à raison de \$720, le gouvernement se réservant le droit d'acheter le dit lot à un prix qui, en cas de contestation, serait fixé par arbitrage.

Au printemps de 1868, le gouvernement résolut d'acheter toute la propriété, comprenant les lots suivants :

	Acres.	Roods. (*)	Perches.
Domaine de <i>Rideau Hall</i> .....	77	1	0
La Baie.....	9	1	25
Le Triangle.....	1	0	19 <sup>100</sup>
En tout.....	87	3	14 <sup>100</sup>

au prix total de \$82,000, et le 28 juillet, 1868, l'acte de vente fut exécuté.

Il y avait sur la propriété une maison en pierre qu'on a agrandie et convertie en une résidence commode.

(\*) Cette mesure n'a pas d'équivalent en français ;—elle représente environ un quart d'acre ;—mesure française,—25 centiares.

On a clos le terrain, tracé des allées et avenues et planté des arbres et arbustes. On a aussi ajouté une serre pour les fleurs, une serre pour la vigne, un jardin, un jardin potager, un *cottage*, des écuries et remises, un corps de garde, une loge et des grilles en fer.

On a convenablement meublé la maison. A la fin de l'année fiscale expirée le 30 juin 1868, les travaux étaient presque achevés.—Pour plus ample détails,—voir l'Appendice No. 24.

---

### QUEBEC.

*Spencer Wood*.—Reste sous le contrôle du gouvernement fédéral.

---

### MONTREAL.

*Hôtel du Gouvernement*.—Il est actuellement occupé par une école normale, mais n'a pas été formellement transféré au gouvernement local.

---

### TORONTO.

*Hôtel du Gouvernement*.—Cette propriété n'a pas encore été formellement transférée au gouvernement d'Ontario.

---

### OBSERVATOIRES.

Nous en avons deux, l'un à Québec, l'autre à Toronto; ils ont été placés sous le contrôle du Département de la Marine et des Pêcheries.

---

### DOUANES.

Les hôtels de douanes, dans tout le Canada, sont sous le contrôle du gouvernement fédéral.

---

### DOUANE DE MONTREAL.

En 1868, le Ministre des Douanes signala au gouvernement le fait que la douane de Montréal était trop petite pour le commerce toujours croissant de ce port et qu'elle demandait des réparations considérables.

Le Département des Travaux Publics fut, en conséquence, chargé de faire une enquête à ce sujet.

Le terrain sur lequel se trouve l'édifice actuel a 165 pieds de long, sur environ 64 large; cette largeur est celle du quai sur la rue des Commissaires; l'arrière du lot est borné par la rue St. Paul, et les deux côtés par des rues larges d'environ 34 pieds, partant la rue des Commissaires.

La position est bonne pour les besoins du commerce, mais le terrain est trop petit pour qu'on puisse y construire une douane suffisante aux besoins actuels ou futurs du port.

Ce fait ayant été bien établi, un ordre en conseil fut passé autorisant l'achat—(sujet à l'approbation du Parlement)—d'un emplacement convenable pour l'érection d'un nouvel édifice, et dans ce but on choisit un lot au coin Sud-Est de la rue McGill, avec large front sur la rue Commune, en face du port, et assez d'espace pour construire une douane et de

plus un entrepôt d'examen, annexe dont les officiers de la douane sentent vivement le besoin.

Cette propriété coûterait huit chelins le pied carré. Le lot n'a pas encore finalement mesuré, mais on peut évaluer sa superficie à 49,277 pieds.

Le gouvernement fédéral possède de plus des hôtels de douane, — (autrefois appartenant aux provinces-unies du Haut et du Bas-Canada,) — dans les localités suivantes :

Sept Îles ;	Dundee ;	Port Dalhousie ;
Québec ;	Kingston ;	Rondeau.
Montréal ;	Toronto ;	
St. Régis ;	Hamilton ;	

### BUREAUX DE POSTE.

Tous les bureaux de poste sont sous le contrôle du gouvernement fédéral.

Voici la liste des hôtels de la poste actuellement sous le contrôle du Département des Travaux Publics :

Québec ;	Kingston ;	Hamilton ;
Montréal ;	Toronto ;	London.

MONTRÉAL.—Le lot sur lequel se trouve l'hôtel de la poste, dans cette ville, a été diminué de 420 pieds carrés sur la rue Notre-Dame et de 412 pieds sur la rue St. François-Xavier. On a construit, entre ce lot et la propriété de M. Jenkins, un mur mitoyen qui a coûté \$912.74, somme dont le gouvernement a payé la moitié.

### HOPITAUX ET ASILES.

La station de la Quarantaine, à la Grosse-Île,

L'abri des immigrants, à Québec, et

L'Hôpital de Marine, à Québec,

appartiennent au gouvernement fédéral et sont sous le contrôle du Ministre de l'Agriculture et de l'Immigration.—Les réparations sont exécutées sous la surveillance du Département des Travaux Publics.

### PALAIS DE JUSTICE.

Ancienne cour de district, Québec ;

Cour de justice, Sherbrooke, dist. St. François ;

Cour de district, Trois-Rivières ;

Nouveau palais de justice, Montréal.

Ces quatre édifices n'ont pas encore été formellement transférés au gouvernement de Québec.

### PRISONS.

Nouvelle prison de district, Québec ;

Nouv. prison de Sherbrooke, dist. St. François ;

Prison de district, Trois-Rivières ;

Nouvelle prison de district, Montréal ;

Anc. prison de Sherbrooke, dist. St. François ; Prison de réforme pour le Bas-Canada, à St.

Vincent de Paul.

La prison de Sherbrooke et la prison de réforme, à St. Vincent de Paul, ont été transférées au gouvernement de Québec, par ordre en conseil daté du 6 avril 1868.

Les autres n'ont pas encore été formellement transférées.

---



---

**COURS DE JUSTICE ET PRISONS DE DISTRICT.**

- |                            |                     |                   |
|----------------------------|---------------------|-------------------|
| 1. Iles de la Madeleine ;  | 8. Montmagny ;      | 15. Iberville ;   |
| 2. Percé, (Gaspé) ;        | 9. Beauce ;         | 16. Beauharnois ; |
| 3. New Carlisle, (Gaspé) ; | 10. Arthabaska ;    | 17. Terrebonne ;  |
| 4. Rimouski ;              | 11. Richelieu ;     | 18. Aylmer ;      |
| 5. Chicoutimi ;            | 12. Bedford ;       | 19. Algona.       |
| 6. Saguenay (Malbaie) ;    | 13. St. Hyacinthe ; |                   |
| 7. Kamouraska ;            | 14. Joliette ;      |                   |
- Aucun de ces édifices n'a été formellement transféré.

---

**ECOLES NORMALES.**

Le vieux-château St. Louis, Québec, n'a pas encore été formellement transféré au gouvernement de Québec.

---

**SALLES D'EXERCICE, ABRIS A CANON ET CASERNES.**

Sous le contrôle du département de la milice.

---

**EDIFICES DIVERS.**

Propriété Sewell, Québec, (ancienne école de navigation) ;  
 Ancienne douane, Québec ;  
 Musée de géologie, Montréal ;  
 Edifices au coin de la rue Notre-Dame et du carré Jacques-Cartier, Montréal, encore sous le contrôle du gouvernement fédéral.  
 Le tout respectueusement soumis.

WM. McDOUGALL,  
*Ministre des Travaux Publics.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
 OTTAWA.

---

---

APPENDICE DU RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1868.

---

---



## APPENDICE No. 1.

## DÉPENSE.

TABLEAU indiquant le montant des Dépenses du Département des Travaux Publics, Puissance du Canada, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1868.

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Loyers et assurance.
<i>Canaux.</i>	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lachine .....	1,852 70	13,550 11	14,357 81	.....
Beauharnois.....	7,008 00	5,599 15	10,037 31	.....
Cornwall.....	2,786 00	4,700 17	10,318 48	.....
Williamsburgh.....	.....	8,758 56	5,799 97	.....
Welland.....	12,097 84	38,852 96	38,399 05	.....
Burlington.....	.....	57 32	.....	.....
Remorquage, Haut St. Laurent.....	.....	.....	12,000 00	.....
Ste. Anne (écluse).....	.....	374 57	836 06	.....
Carillon et Grenville.....	19,817 22	8,769 72	6,157 45	.....
Rideau.....	7,593 67	15,637 56	18,939 38	.....
St. Ours (écluse).....	.....	753 74	1,532 75	.....
Chambly.....	.....	9,878 18	8,451 43	.....
St. Pierre.....\$22,109 30 Crs. de la N.-E.	21,519 72	.....	.....	.....
<i>Glissoires et Estacades.</i>				
District du Saguenay .....	.....	3,297 01	838 16	.....
“ St. Maurice.....	.....	6,351 81	9,914 15	.....
“ Ottawa.....	4,144 00	11,888 64	14,094 35	.....
“ Newcastle.....	324 85	4,207 61	944 61	.....
<i>Rades et Quais.</i>				
Kincardine .....	4,500 00	.....	.....	.....
Southampton.....	3,500 00	.....	.....	.....
Port Dover.....	.....	573 05	.....	.....
Berthier.....	.....	4 00	.....	.....
Rivière du Loup.....	.....	73 50	.....	.....
Grosse Ile.....	2,536 85	.....	.....	.....
<i>Phares.</i>				
Cap Ste. Marie.....\$4,795 44	.....	.....	.....	.....
Ile Moser.....	3,482 72	.....	.....	.....
Pointe Peggy.....	3,093 32	.....	.....	.....
Ile au Caribou.....	3,309 26	.....	.....	.....
Ile Pomket.....	1,634 00	.....	.....	.....
Pointe Black Rock.....	2,843 85	.....	.....	.....
Bearshead.....	142 10	.....	.....	.....
Barrington.....	300 00	.....	.....	.....
Parsboro'.....	1,288 82	.....	.....	.....
Ile au Diable.....	318 64	.....	.....	.....
Ile aux Oiseaux.....	125 00	.....	.....	.....
Cap St. George.....	40 20	.....	.....	.....
Ile Amet.....	224 00	.....	.....	.....
Pointe Meagher.....	499 75	.....	.....	.....
Lunenburg.....	29 60	.....	.....	.....
Pubnico.....	25 18	.....	.....	.....
Port Hood.....	48 85	.....	.....	.....
Port Medway.....	70 00	.....	.....	.....
Ile aux (Euifs).....	333 50	.....	.....	.....
Balise de Ram Rock.....	41 06	.....	.....	.....
Cours de la N.-E. \$22,645 29		22,041 42	.....	.....

TABLEAU, etc.—*Suite.*

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Loyers et assurance.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Phares.—Suite.</i>				
St. Jean.....	50 00			
Cap Rosier.....	80 00			
Pointe St. Laurent.....	7,208 86			
Pointe Plaisant.....	357 72			
Ile aux Goëlands.....	192 80			
Pointe Gibraltar.....	55 00			
Killarney (phares principaux).....	660 20			
Petit Courant do.....	660 20			
Ile Clapperton.....	605 20			
St. Ignace.....	605 03			
<i>Ponts et Chaussées.</i>				
Témiscouata.....		652 87		
Métapédia et Ristigouche.....	14,847 13			
Pont de la Petite Nation.....	300 66			
Pont de la Gatineau.....	272 10			
Chemin de Port Louis à Huntingdon.....	8,850 00			
Chemin de Fort William à la Rivière Rouge.....	1,000 00			
Pont de Dunnville.....		2,573 65		
Pont d'Apoahqui.....	2,368 34			
<i>Édifices Publics.</i>				
Ottawa, édifices du parlement et des départements.....	\$40,642 34			
“ do do.....	17,060 20	57,702 54	3,698 15	
“ Rideau Hall.....	51,029 10			4,000 00
Toronto, édifices du parlement.....	26,254 02			
“ ancienne banque du Haut-Canada.....	16,000 00			
“ bureau du procureur général.....		586 70		
“ terrains de l'hôtel du gouvernemen't.....			200 00	48 75
Douane de Hamilton.....		404 30		
Douane de Kingston.....		52 31		
Palais de justice et prison d'Algoma.....	6,311 38			
Montréal, ancien hôtel du gouvernement.....	686 00	68 10		30 00
“ bureau de poste.....	456 37			
“ palais de justice.....		198 00		
“ bureau du secrétaire du gouverneur-général.....		7 55		80 00
Québec, édifices du parlement.....		410 50	605 12	1,272 41
“ Spencer Wood.....			2,185 28	240 00
“ Vieux Château.....		75 00		
“ propriété Bonner.....				40 00
“ bureau de poste.....		34 99		
“ département du bureau de poste, rue St. Louis.....				146 67
“ observatoire.....		353 69		
“ boulevard Durham.....		148 00		
“ douane.....	1,331 60			
“ nouvelle prison.....	2,687 25			
Sherbrooke, nouvelle prison.....	4,257 20			
Prison de réforme de St. Vincent de Paul.....	16,337 55			
Palais de justice et prison de Kamouraska.....				83 67
do Maibaie.....	228 50			
Palais de justice du comté de Nicolet.....	72 00			
do Bagot.....	720 00			
do Argenteuil.....	600 00			
Palais de justice et prison de l'Industrie.....		146 45		
do Sorel.....		78 34		
Palais de justice et prisons.....		30 00		

TABLEAU, etc.—*Suite.*

DESIGNATION DES TRAVAUX.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Loyers et assurance.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Explorations, etc.</i>				
Canal Murray.....	400 00	.....	.....	.....
Explorations.....	6,305 66	.....	.....	.....
Chemin de fer Intercolonial.....	50,000 00	.....	.....	.....
Arbitrages.....	.....	.....	2,416 66	.....
Translation à Ottawa .....	.....	.....	293 27	.....
Transport du dép. des Terres de la Couronne.....	.....	.....	522 46	.....
<i>Chemins de Fer.</i>				
De l'Europe et de l'Amérique du Nord.....	15,514 11	.....	131,684 97	.....
D'Halifax, Truro et Pictou.....	396,749 17	.....	248,716 36	.....
	801,477 96	142,846 26	539,295 08	5,941 50
Dépense figurant dans les colonnes précédentes.....				1,489,560 80
do Steamers Provinciaux. } Transférés au dép. de la Marine et des Pêcheries.. {				38,580 00
do Entretien des phares. }				26,648 01
Total des dépenses par le Département des Travaux Publics .....				1,554,788 81

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
30 Juin, 1868.

J. BAINE,  
*Comptable.*

## APPENDICE No. 2..

## NAVIGATION DU ST. LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE A FOND DU LAC, A LA TÊTE DU LAC SUPERIEUR.

De	A	Sections de Navigation.	Milles marins.	
			Intermédiaires.	Total du Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile .....	Québec .....	Fleuve et Golfe St. Laurent..	826	826
Québec .....	Trois-Rivières .....	Fleuve St. Laurent jusqu'au le flux se fait sentir .....		
		do do .....	74	900
Trois-Rivières .....	Montréal.....	Canal Lachine.....	86	986
Montréal .....	Lachine.....	do do .....	8½	994½
Lachine.....	Beauharnois .....	Lac St. Louis.....	15½	1,009½
Beauharnois.....	Ste. Cécile .....	Canal Beauharnois .....	11½	1,021
Ste. Cécile.....	Cornwall .....	Lac St. François.....	32½	1,053½
Cornwall.....	Debarcadère Dickinson .....	Canal Cornwall.....	11½	1,065½
Debarcadère Dickinson.....	Pointe Farran .....	Fleuve St. Laurent.....	5	1,070½
Pointe Farran .....	Extrémité sup. de l'Île Croyle.	Canal de la Pointe Farran.....	¾	1,071
Extrémité sup. de l'Île Croyle	Williamsburgh ou Morrisb'gh	Fleuve St. Laurent .....	10½	1,081½
Williamsburgh .....	Rapide Plat.....	Canal du Rapide Plat.....	4	1,085½
Rapide Plat.....	Village de la Pointe Iroquois.	Fleuve St. Laurent.....	4½	1,090
Village de la Pointe Iroquois.	Extrémité sup. de Presqu'Île	Canal de la Pointe Iroquois..	3	1,093
Presqu'Île .....	Pointe Cardinal, Edwardsb'gh	Canal de Jonction.....	2½	1,095½
Pointe Cardinal .....	Tête du Rapide Galops .....	Canal Galops .....	2	1,097½
Rapide du Galops.....	Prescott.....	Fleuve St. Laurent.....	7¾	1,105
Prescott .....	Kingston.....	do .....	59	1,164
Kingston .....	Port Dalhousie.....	Lac Ontario.....	170	1,334
Port Dalhousie.....	Port Colborne.....	Canal Welland.....	27	1,361
Port Colborne.....	Amherstburgh.....	Lac Érié.....	232	1,593
Amherstburgh.....	Windsor.....	Rivière Détroit.....	18	1,611
Windsor.....	Pied de l'Île Ste. Marie.....	Lac Ste. Claire.....	25	1,636
Lac Ste. Claire.....	Sarnia.....	Rivière Ste. Claire.....	33	1,669
Sarnia.....	Pied de l'Île St. Joseph.....	Lac Huron.....	270	1,939
Pied de l'Île St. Joseph.....	do Sault Ste. Marie.....	Rivière St. Marie.....	47	1,986
Sault Ste. Marie.....	Tête du do .....	Canal du Sault Ste. Marie....	1	1,987
Tête du Sault Ste. Marie.....	Pointe aux Pins.....	Rivière St. Marie.....	7	1,994
Pointe aux Pins.....	Fond du Lac.....	Lac Supérieur.....	390	2,384

Sur les 2,384 milles, depuis le détroit de Belle-Ile à la tête du Lac Supérieur, 71½ milles sont de navigation artificielle et 2,312½ de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles marins.

Depuis le lieu où les marées se font sentir jusqu'au Lac Supérieur, l'ascension est d'environ 600 pieds.

DE QUÉBEC A LIVERPOOL, *viâ* LE DÉTROIT DE BELLE-ILE, ET MALIN HEAD, NORD DE L'IRLANDE.

De	A	Sections de Navigation.	Milles.	
			Géographiq.	marins.
Québec .....	Saguenay .....	Fleuve St. Laurent.....	106	122
Saguenay .....	Pointe-aux-Pères.....	do .....	53	67
Pointe-aux-Pères.....	Extrémité ouest du phare d'Anticosti.....	do .....	176	202
Extrémité ouest d'Anticosti..	Cap Whittle, Côte du Labrador..	Golfe du St. Laurent..	175	201
Cap Whittle.....	Phare de Belle-Ile à l'entrée est du détroit.....	do .....	209	240
Belle-Ile .....	Malin Head, Nord de l'Irlande..	Océan Atlantique.....	1,750	2,013
Malin Head .....	Liverpool.....	do et Irish Sea....	192	221
Total, de Québec à Liverpool, <i>viâ</i> Belle-Ile et Malin Head, Nord de l'Irlande.....			2,661	3,060

DE LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR À LIVERPOOL, *viâ* LE DÉTROIT DE BELLE-ILE ET  
NORD DE L'IRLANDE.

Sections de Navigation.	Milles géo- graphiques.	Milles marins.
De la tête du lac Supérieur, Fond du Lac, à Québec .....	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, <i>viâ</i> Déroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.....	2,661	3,060
Total de la tête du lac Supérieur à Liverpool, <i>viâ</i> Belle-Ile, et Malin Head, nord de l'Irlande.....	4,016	4,618
N.B.—La route par le déroit de Belle-Ile est plus courte que par le Cap Race.....	158	182

Le déroit de Belle-Ile, 80 milles de long sur une largeur moyenne de 14 milles.

DE QUÉBEC À LIVERPOOL, *viâ* CAP RACE ET MALIN HEAD, NORD DE L'IRLANDE.

De	A	Sections de Navigation.	Milles géo- graphiques.	Milles marins.
Québec.....	Saguenay .....	Fleuve St. Laurent....	106	122
Saguenay .....	Pointe aux Pères.....	do ...	53	61
Pointe aux Pères.....	Pointe Métis.....	do ...	22	25
Métis.....	Cap Ste. Anne des Monts.....	do ...	71	82
Cap Ste. Anne des Monts.....	Cap de la Madeleine.....	do ...	46	53
Cap de la Madeleine.....	Pointe de la Famine.....	do ...	29	33
Pointe de la Famine .....	Cap des Rosiers.....	do ...	25	29
Cap des Rosiers.....	Cap St. Pierre de Miquelon.....	Golfe St. Laurent.....	343	394
Cap St. Pierre de Miquelon.....	Cap Race.....	Océan Atlantique.....	132	152
Cap Race .....	Malin Head.....	do ...	1,800	2,070
Malin Head.....	Liverpool.....	do et Irish Sea....	192	221
Total de Québec à Liverpool, <i>viâ</i> Cap Race et Malin Head, nord de l'Irlande.....			2,819	3,242

DE LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR À LIVERPOOL, *viâ* CAP RACE ET NORD DE L'IRLANDE.

Sections de Navigation.	Milles géo- graphiques.	Milles marins.
De la tête du lac Supérieur, Fond du Lac, à Québec .....	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, <i>viâ</i> Cap Race et nord de l'Irlande.....	2,819	3,242
Total de la tête du lac Supérieur à Liverpool, <i>viâ</i> Cap Race et Malin Head, nord de l'Irlande .....	4,174	4,800
N.B.—La route par le Cap Race est plus longue que par le déroit de Belle-Ile.....	158	182

## APPENDICE No. 3.

CANAL DE LACHINE, BEAUHARNOIS, ST. OURS, CHAMBLY, STE. ANNE, CARILLON,  
CHUTE-A-BLONDEAU ET GRENVILLE. ?

*Description des travaux et réparations exécutés sur ces canaux durant l'année fiscale expirée  
le 30 juin 1868, par J. G. Sippell, ingénieur.*

(No. 4,997.)

BUREAU DU CANAL LACHINE,  
Montréal, juillet 1868.

F. BRAUN, Ecuyer,  
Secrétaire, Dépt. des  
Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet des canaux dont j'ai eu le contrôle durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1868.

### CANAL LACHINE.

Ce canal forme la section orientale des canaux du St. Laurent qui aboutissent à Montréal, où les bassins, quais et hangars à farine forment une portion considérable des avantages qu'offre le havre de cette ville. Ce canal relie la navigation du bas St. Laurent à celle de la rivière Ottawa, et fournit l'eau qui fait fonctionner les grands moulins à farine et les fabriques considérables situés sur les écluses Nos. 3 et 4, et au bassin No. 2, Montréal.

Depuis le mois de septembre jusqu'au mois de mars, l'eau du St. Laurent a été plus basse qu'on ne l'avait jamais vue depuis de longues années. Les moulins ont alors manqué d'eau et plusieurs ont cessé de fonctionner. Les ouvertures par lesquelles l'eau est actuellement admise dans le canal à Lachine ne sont pas suffisantes pour y maintenir l'eau à la hauteur navigable et pour faire fonctionner les moulins dont on vient de parler, du moment où l'eau est à moins de douze pieds sur le busc supérieur de l'écluse de garde. On devrait donc prendre les moyens d'en admettre une plus grande quantité à l'époque des basses eaux. Des additions sont également nécessaires aux bassins et aux quais à Montréal.

Durant la saison de la navigation, l'eau a été maintenue à la hauteur requise de neuf pieds sur les buscs des écluses, sans causer d'interruption sensible au trafic.

Les levées, les talus et les constructions en général, ont été bien entretenus.

La superstructure du revêtement de bois et du quai, en aval de l'écluse St. Gabriel, a été reconstruite;—le pilier central du pont de Brewster réparé;—une portion du côté nord du coursier, conduisant du déversoir régulateur au moulin de MM. Grant et Hall, a été refaite;—le quai à l'extrémité ouest du bassin No. 1 a été renouvelé, et les quais en général ont été réparés pendant les mois de juillet et d'août. Le pont sur l'arrière canal Lachine a été renouvelé, le pont du magasin de la baie d'Hudson réparé, le pilier en avant de l'écluse de garde réparé des deux côtés, et les poteaux de défense aux écluses Nos. 3, 4 et 5 partiellement renouvelés. Le revêtement de bois, en aval du pont de Brewster, les portes des écluses Nos. 1 et 2, et le magasin ont aussi été réparés durant les mois de septembre, octobre et novembre.

Le pivot et l'arrière du pont-tournant de Lachine, les traverses et les boulons des portes des écluses Nos. 1, 2, 3 et 4 ont été reconstruits durant l'hiver.

Lors qu'on a retiré l'eau du canal au mois d'avril, les rouleaux de friction, les plaques et segments ont été réparés aux portes supérieures de l'écluse No. 2, aux portes supérieures et inférieures des écluses Nos. 3 et 4, et aux portes inférieures de l'écluse No. 5, les chambres des écluses ont été nettoyées et les murs des écluses Nos. 3 et 4 rejointoyés. Les murs en des moulins du bassin No. 2 ont aussi été rejointoyés et réparés.

Le canal a été complètement nettoyé dans toute sa longueur, et on a réparé une grande avant partie des murs en talus.

Le bas-fond qui se trouve à l'extrémité supérieure du quai en amont de la Côte St. Paul a été enlevé pour permettre l'entrée plus abondante de l'eau dans le coursier d'alimentation, et l'ouverture inférieure du quai a été fermée.

Cette opération a refoulé le courant à l'extrémité du quai, et les navires approchent beaucoup plus facilement l'entrée supérieure de l'écluse.

Le chenal sous les ponts fixes de la rue Wellington, du chemin de Brewster et de la Côte St. Paul, a été nettoyé et creusé, ce qui a diminué la force du courant dont on se plaignait tant aux abords de ces ponts.

Après l'ouverture de la navigation, au mois de mai, on a fait des réparations générales aux quais et aux hangars à farine, renouvelé le tablier du pont Wellington, reconstruit la superstructure du quai en aval de l'écluse à Lachine et renouvelé les tabliers de plusieurs petits ponts.

Durant l'année, on a dépensé \$10,890 pour réparations ordinaires, et \$3,314.09 pour faire fonctionner le dragueur jusqu'à la clôture de la navigation en 1867.

Le canal fut réellement fermé par la glace le 2 décembre 1867, mais les navires continuèrent à y circuler jusqu'au 10. On introduisit l'eau dans le canal le 25 avril 1868, et la navigation fut complètement ouverte le 27 du même mois.

Je vous adresse ci-joint un état du montant perçu pour amendes et avaries par ordre du contrôleur local.

Les montants suivants ont été perçus durant l'année outre les péages réguliers, loyers de pouvoirs d'eau, etc.

Amendes et avaries, par ordre du contrôleur .....	\$210 00
Droits sur bois de chauffage, à Lachine.....	179 01
Do sur bois de construction, au bassin de Lachine.....	1,109 43
Do pour usage des terrains du canal comme chantiers de radoub..	244 00
Do pour usage du bassin de carénage, à Montréal.....	286 50
Do sur les vaisseaux des ports d'en bas .....	2,070 01
Do bois de chauffage, etc .....	1,964 71
Do pour magasinage dans les hangars à farine.....	1,964 71
Do pour hivernement de vaisseaux dans le canal.....	713 50

Total..... \$7,476 71

Les péages perçus durant l'année se montent à .....\$62,148 98

#### CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal est situé sur la rive sud de la rivière et forme la seconde section des canaux du St. Laurent; il traverse les rapides de la Cascade, des Cèdres et du Côteau.

Le niveau du fleuve s'est maintenu bas durant les mois de septembre, octobre et novembre, et les steamers à passagers qui sautent ordinairement les rapides ont été obligés de passer par le canal. Toutefois cet abaissement de niveau n'a pas affecté le canal où l'eau a été maintenue constamment durant la saison de la navigation à neuf pieds sur les buses des écluses.

Le canal et les diverses constructions ont été maintenus en bon état, sauf les quais à l'entrée inférieure, qui ont été en dommages par un banc de glace au mois de mars dernier; ils seront réparés lors de la baisse des eaux en août et septembre.

Les réparations se sont bornées aux travaux nécessaires pour maintenir les constructions.

Les fossés et aqueducs en siphon ont été complètement nettoyés en juillet et août. Le quai sud à l'entrée inférieure du canal, et les passerelles, garde-fou et les vis servant à faire fonctionner les vannes des écluses Nos. 6 et 14 ont subi plus ou moins de réparations, enfin les abords de tous les ponts-tournants ont été réparés et améliorés durant l'été et l'automne de 1867

Les dépenses d'entretien des digues, barrages et coursiers, aux moulins de Valleyfield, ont été excessivement faibles, grâces surtout à la grande baisse des eaux du St. Laurent.

Les travaux ont généralement été suspendus après la clôture de la navigation, en décembre, et repris en avril après qu'on eût fait sortir l'eau du canal; à cette époque, les talus et murs d'appui ont été réparés, le fond du canal et les écluses nettoyées là où il était nécessaire, enfin les portes des écluses et leurs différentes montures mises en bon état.

Les murs, portes et coursiers des déversoirs régulateurs ont été convenablement réparés.

Durant les mois de mai et juin, les portes inférieures des écluses Nos. 7 et 10 ont été enlevées pour réparations. La charpente du pont-tournant, à l'écluse No. 4, et le pont sur le coursier d'alimentation à l'extrémité est du barrage, ont été reconstruits.

On a fait des réparations à plusieurs des maisons des éclusiers, et les levées du canal ont été maintenues en bon état.

Les dépenses pour réparations ont été maintenues dans les limites du budget, et se montent à \$6,834. 88.

Le canal fut fermé par la glace le 2 décembre 1867 et ouvert le 27 avril 1868.

#### ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

Ces constructions sont situées sur la rivière Richelieu, quatorze milles en amont de Sorel et un mille et demi en amont du village de St. Ours. Elles élèvent le niveau d'eau de quatre pieds, ce qui constitue un chenal navigable pour les navires tirant six pieds d'eau, jusqu'à l'entrée inférieure du canal Chambly, distance de trente-deux milles.

Les poteaux d'amarrage, en aval de l'écluse, sont vieux et en mauvais état;—on les répare en ce moment. La levée, de chaque côté de l'écluse, a été exhaussée et des rouleaux neufs ont été placés sur les portes inférieures.

Au printemps dernier, l'eau n'a pas atteint son niveau ordinaire et les constructions n'ont pas été endommagées.

Les bateaux passeurs ont été réparés et l'on a employé cinquante-quatre toises de pierre pour assujettir et protéger le barrage et les levées de l'île.

Durant l'année, on a dépensé \$803.75 pour réparations.

La navigation a été fermée le 2 décembre 1867 et ouverte le 30 mars 1868.

#### CANAL CHAMBLY.

Le trafic, sur ce canal, continue à augmenter, et l'année dernière a été l'une des plus productives. Malgré la sécheresse, on a maintenu l'eau à sept pieds sur les buses des écluses. Mais le prisme du canal est tellement comblé et resserré à certains points qu'en réalité le tirant d'eau n'est que de six pieds. On surmontera cette difficulté par le draguage. Les parties les plus encombrées, savoir: entre les écluses Nos. 3 et 4 et près des déversoirs de Fryer et Wood, ont déjà été nettoyées par le dragueur qui a comencé à fonctionner en avril.

Les constructions sont généralement très-faibles et il faut une attention constante pour les maintenir en bon état.

Depuis le mois de juillet jusqu'à la clôture de la navigation en décembre, les réparations se sont bornées à renforcer et protéger les levées, nettoyer les fossés, réparer le sentier de hâlage et les ponts sur l'île Ste. Hélène et sur le chemin principal, réparer les chemins (*farm roads*) à l'ouest du canal, renouveler et réparer les vannes et portes des écluses de 1 à 6 inclusivement, enfin réparer les ponts 1, 2, 3, 4 et 5.

Les réparations au quai de St. Jean ont été complétées et la superstructure du quai de Chambly réparée, renforcée et exhaussée de deux assises de madriers.

Durant l'hiver on a construit deux paires de portes pour les écluses Nos. 8 et 9, réparé les portes des écluses Nos. 2 et 6 et renouvelé le pont de bois No. 7. Ces travaux ont été faits principalement par les éclusiers et les gardiens des ponts.

Antérieurement à l'ouverture du canal, au mois de mai, les murs des écluses ont tous été réparés et rejointoyés et un nouveau seuil a été posé à la chambre inférieure de l'écluse No. 8, les portes ont été réajustées et le canal a été nettoyé dans les endroits où cela était le plus nécessaire.

Durant les mois de mai et juin, les travaux se sont bornés à draguer le canal, réparer et exhausser les levées, en un mot à maintenir le canal en bon état.

Les réparations de l'année, y compris deux paires de portes d'écluses et un pont neuf, ont coûté. ....	\$8,457.38
Draguage et nettoyage du canal.....	1,717.44
Total.....	\$10,174.82

On a perçu \$92.85 pour amendes, dommages et droits de quaiage; vous en trouverez le détail dans l'état ci-joint.

Le canal fut fermé le 5 décembre 1867 et ouvert le 5 mai 1868.

En deux occasions, l'on a été obligé d'abaisser le niveau d'eau pour réparer deux petites brèches dans les levées: ce travail a interrompu la navigation pendant 12 heures.

Le total des sommes perçues, sous les divers chefs, durant l'année s'élève à \$34,842.82.

#### ECLUSES ET BARRAGE DE STE. ANNE.

Ces constructions se trouvent à l'extrémité supérieure de l'île de Montréal et ont été érigées pour racheter la chute de Ste. Anne, sur la rivière Ottawa.

Durant l'été et l'automne de 1867, on a fait les réparations suivantes: poser de nouveaux rouleaux et de nouvelles plaques aux portes d'écluses, réparer et renforcer les courbes-tourillons et réparé les quais conducteurs. Ces courbes-tourillons furent renouvelées en avril et mai et les constructions généralement remises en bon état. Durant l'année, les réparations ont coûté \$538.23.

On s'apprête actuellement à réparer les jetées conductrices et les quais d'amarrage.

Il serait nécessaire de prendre de nouvelles dispositions pour amarrer les vaisseaux à l'entrée supérieure de l'écluse, durant la saison des eaux basses, en prolongeant, d'environ 250 pieds, le quai au côté nord du chenal; à cet endroit les vaisseaux pourraient attendre, avant de franchir l'écluse, sans en obstruer l'entrée, comme cela est actuellement nécessaire, et sans être obligés de rester à l'ancre dans le chenal en amont.

Durant les mois d'octobre et novembre, l'eau a été singulièrement basse et fréquemment des vaisseaux ont touché sur les bas-fonds en amont et en aval de l'écluse. Si l'on enlevait quelques roches à cet endroit, les vaisseaux d'un tirant ordinaire pourraient franchir le canal sans toucher.

La navigation fut fermée le 3 décembre 1867, et ouverte le 18 avril 1868.

#### CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

Ces canaux ont été considérablement améliorés durant l'année: on les a nettoyés, on a abaissé et élargi le fond, et exhausé les levées de manière à établir une profondeur uniforme de six pieds six pouces d'eau sur les buses des écluses. Grâce à cette augmentation de profondeur les cargaisons de bois de construction ont augmenté, depuis l'ouverture des canaux au mois de mai de soixante-dix et quatre-vingts mille à cent-vingt et cent-trente mille pieds, résultat fort satisfaisant, mais cette profondeur ne pourra être maintenue durant la sécheresse et alors les cargaisons devront nécessairement être réduites.

Une grande partie des réparations et améliorations sus-mentionnées a été faite à contrat; elles furent commencées en mars 1867, et complétées en mai 1868.

Ces canaux sont petits, de dimensions irrégulières, et les murs des écluses sont généralement en fort mauvais état, surtout ceux des écluses combinées Nos. 5, 6, 7 et 8, sur le canal Grenville, et les murs en aile supérieures de l'écluse No. 3 sur le canal de Carillon. Ils faudra donc faire des dépenses considérables pour reconstruire ces écluses, abaisser et élargir le biez supérieur à Grenville, et abaisser les seuils et le fond des écluses 10 et 11; ou bien il faudra construire un nouveau canal pour les besoins du trafic qui augmente tous les ans sur cette ligne importante.

Durant les mois d'octobre et novembre, le niveau de la rivière Ottawa a été singulièrement bas; cet abaissement s'est fait sentir dans le canal de Grenville en amont de l'écluse No. 10, et les vaisseaux de tirant ordinaire ont eu plus ou moins de difficultés à faire le trajet.

#### CANAL DE CARILLON.

Au mois d'août, l'entrepreneur a terminé l'exhaussement des levées et les réparations du sentier de hâlage; à cette époque, l'eau a été élevée à six pieds sur les buses des écluses

et depuis le mois de mai jusqu'à six pieds six pouces, excepté lorsque les écluses étaient permanemment ouvertes aux deux extrémités du canal.

Au printemps, on a fait les réparations suivantes : enlever une grande quantité de vase et de sable qui s'était accumulée à l'entrée du coursier d'alimentation, renouveler la cloison du déversoir régulateur du coursier d'alimentation, recouvrir le pont, rejointoyer et réparer le busc et le pavé de l'écluse No. 2 et les murs de l'écluse No. 3. Les murs inférieurs, c'est-à-dire ceux qui se trouvent du côté de la rivière à cette écluse, présentent des fuites considérables, plusieurs des pierres du parement sont détachées et maintenues seulement par des coins ; il serait nécessaire de reconstruire ces murs avant l'ouverture de la navigation l'an prochain.

#### CHUTE A BLONDEAU.

On a construit une nouvelle paire de portes supérieures pour cette écluse, mais elles n'ont pas été posées. On s'est aussi procuré des matériaux pour clôturer les terrains qui dépendent du canal, lequel a été maintenu en bon état toute l'année.

#### CANAL GRENVILLE.

L'entrepreneur chargé de réparer et d'améliorer le canal a terminé, au mois d'octobre, l'exhaussement des levées. Mais alors il suspendit ses travaux et laissa beaucoup d'ouvrage à faire, entr'autres : nettoyer le fond du canal, et achever certaines passes. Mais il a repris ses travaux en février et terminé, d'une manière satisfaisante, les deux opérations sus-mentionnées avant l'ouverture du canal au mois de mai, époque à laquelle le canal était réellement en bon état.

Avant l'ouverture du canal, on a réparé les murs des écluses Nos. 5, 6, 7 et 8, à Greece Point, rejointoyé les buscs, posé à neuf certaines portions du pavé et réparé les portes. Les murs de ces écluses sont peu solides et réclament une attention spéciale.

Le busc supérieur de l'écluse No. 9 a été renouvelé et une partie du mur d'appui reconstruite ; les portes et le pont ont été réparés.

Les portes, vannes et murs de l'écluse No. 10 ont été réparés et un nouveau pont-tournant construit sur l'entrée inférieure de l'écluse No. 11, à Grenville.

Les réparations et améliorations faites à contrat, entre le mois de mars 1867 et le mois de mai 1868, ont coûté \$26,966.27, et le coût des réparations ordinaires de l'année a été de \$9,287.78 ; dans ces dernières dépenses, il faut inclure une paire de portes pour l'écluse No. 4, à la Chute à Blondeau, et le nouveau pont-tournant à Grenville.

Ces canaux furent fermés le 30 novembre 1867 et ouverts le 2 mai 1868.

#### DRAGUEUR A VAPEUR.

Cette machine a été employée pour nettoyer le fond du canal en amont de l'écluse St. Gabriel et en amont du pont fixe de la rue Wellington ; aussi pour enlever la vase et les attérissements au fond des bassins Nos. 2, 3 et 4, canal Lachine ; elle a fonctionné jusqu'au mois d'octobre, époque à laquelle on l'a emmenée à Chambly pour l'hiver. Depuis l'ouverture de la navigation, au mois de mai, elle a été employée sur le canal Chambly pour enlever les attérissements entre les écluses Nos. 3 et 4, et près des déversoirs de Fryer et de Wood's Creek.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

JOHN SIPPPELL,

*Ingénieur Résident.*

## CANAL LACHINE.

ETAT du montant des amendes et dommaes perçus par ordre du Contrôleur pour l'année expirée au 30 juin 1868.

Date.	Nom du vaisseau.	Propriétaire.	Montant	Remarques.
1867.				
Juil. 5.....	Barge Major.....	Pilon .....	\$ cts.	
Sept. 23.....	do St. Francis.....	Portelance.....	10 00	Dompage au pont St. Gabriel.
Oct. 3.....	Vapeur M. K. D.....	Cie. de T. d'O. et R... ..	5 00	
Nov. 2.....	Propulseur St. Lawrence.....	Jacques et Cie.....	10 00	
" ".....	Vapeur Ottawa.....	do .....	10 00	
Oct. 12.....	Barge Portland... ..	Chaffey et Cie .....	6 00	Dompage au pont St. Gabriel.
" 17.....	do June .....	Evans et Cie.....	5 00	do do Brewster.
" 23.....	do Gem.....	Smith.....	10 00	do do St. Gabriel.
" 24.....	do Titi .....	St. Louis.....	5 00	do do do
Nov. 15.....	Rateau de bois de const.....	Tucker et Cie.....	4 00	Abandonné et obstruant la navig.
1868.				
Mai 20.....	Barge Tiger.....	Henderson et Cie.....	75 00	Dompage aux portes supé. No. 2.
" ".....	do do .....	do .....	10 00	Violation des règlements.
" 27.....	do Providence.....	Gignac .. ..	4 00	do do
Juin 4.....	do Express .....	Graham .. ..	4 00	do do
" 9.....	do Queen Victoria.....	Paquette.....	4 00	do do
" 16.....	do Nile .....	Smith .....	20 00	do do
" 17.....	Cage de bois de construct.....	Henderson.....	4 00	Abandonné et obstruant la navig.
" 23.....	Vapeur Magnet.....	Cie. N. I .....	4 00	Dompage à l'écluse No. 1.
Total.....			\$210 00	

(Signé,)

ALEX. BISSETT,

Contrôleur.

BUREAU DU CANAL LACHINE,

Montréal, Juillet 1868.

## CANAL LACHINE.

ETAT indiquant le nombre de vaisseaux et le montant des péages perçus pour l'année expirée au 30 juin 1868, d'après les comptes du Percepteur, Montréal.

Mois.		Nombre de navires.	Montant des péages perçus.
			\$ cts.
Juillet,	1867.....	1,753	8,253 22
Août,	“.....	1,622	7,989 97
Septembre,	“.....	1,545	7,143 22
Octobre,	“.....	1,957	11,490 27
Novembre,	“.....	1,348	8,658 60
Avril,	1868.....	102	559 61
Mai,	“.....	1,497	8,307 65
Juin,	“.....	1,916	9,746 44
Total .....		11,740	\$62,148 98

BUREAU DU CANAL LACHINE,  
15 Septembre 1868.

## CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT des amendes et dommages perçus par ordre du Contrôleur durant l'année expirée au 30 juin 1868.

Date.	Nom du vaisseau.	Propriétaire.	Montant	Remarques.
1866			\$ cts.	
Oct. 1er...	Goëlette Ireland.....	Chaffey et Cie.....	6 00	Dompage au quai de St. Timothé
1867				
Août. 7.....	Barge Prince Albert.....	Elie .....	5 00	Dompage à l'écluse No. 8.
Sept. 2.....	Vapeur L. Renaud.....	Cie. N. du St. Laurent.	4 40	do porte supérieure No. 10.
Oct. 27.....	Barge Westport.....	Chaffey et Cie.....	6 40	do do No. 11.
“ 31.....	Goëlette Prince Edward ...	Wilson et Cie.....	10 00	do mur sud No. 6.
1868				
Avril 28.....	Propulseur Georgian.....	Henderson et Cie.....	10 00	Amende.
“ “.....	Goëlette Royal Oak.....	Hume .....	1 88	Dompage à l'écluse No. 11.
Mai.....	Propulseur Brantford.....	Henderson et Cie.....	35 95	do do No. 8.
Juin.....	Barge Kate.....	St. Denis.....	6 70	do do No. 12.
Total.....			\$86 33	

(Signé,)

PIERRE LAURENCEL,

BUREAU DU CANAL BEAUHARNOIS,  
Melocheville, juillet 1868.

Contrôleur.

## ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

ETAT des amendes et dommages perçus par ordre du Contrôleur pour l'année expirée au 30 juin 1868.

Date.	Nom du vaisseau.	Maître ou propriétaire.	Montant	Remarques.
1867			\$ cts.	
Juil. 20.....	Bateau Rudolf.....	Champagne.....	46	Dom. au quai en aval de l'éclu. inf.
Sept. 7.....	Vapeur Relief.....	Brunet.....	6 16	do porte de l'écluse.
Nov. 26.....	do Fawn.....	Smith.....	2 00	do do supérieure.
1868				
Juin 1.....	Bateau Walter Scott.....	Cook.....	75	Domage au quai inférieur.
" 5.....	Barge Register.....	D. Swift.....	75	do do
" 14.....	do Gem.....	Tessier.....	75	do do
" 17.....	Bateau Louisiana.....	Fishlet.....	1 50	do quai en amont de l'écluse.
	Total.....		\$12 37	

(Signé)

LEVI LARUE,  
Contrôleur.

ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS, 1er Juillet 1868.

## CANAL CHAMBLY.

ETAT des amendes, dommages et droits de quaiage perçus par ordre du Contrôleur pour l'année expirée au 30 juin.

Date.	Nom du vaisseau.	Propriétaire.	Montant	Remarques.
1867			\$ cts.	
Juil. 1er...	Barge St. Edward.....	V. Pepin.....	4 00	Domage au pont No. 3.
" ".....	do St. Laurent.....	N. Forest.....	2 00	do écluse No. 8.
" 6.....	do Victoria.....	T. Rock.....	5 00	do do
Sept. 7.....	do Burlington.....	H. Lumber et Cie.....	1 90	do No. 6.
Oct. 18.....	do St. Jule.....	P. Rock.....	1 00	do No. 7.
1868				
Mai 30.....	Barge Una.....	G. Smith.....	2 00	Domage à l'écluse No. 3.
Juin 16.....	do St. Edward.....	A. Laforest.....	2 00	do do
			17 90	
	Montant perçu pour droits de quaiage durant l'année.....		74 95	
	Total.....		\$92 85	

[(Signé)

C. PREFONTAINE,  
Contrôleur.

BUREAU DU CANAL CHAMBLY, Chambly, 4 Juillet 1868.

## ECLUSE ET BARRAGE DE STE. ANNE.

ETAT indiquant le nombre de vaisseaux qui ont passé l'écluse Ste. Anne et les montants perçus durant la saison de 1867, d'après les comptes du Percepteur.

Mois.	Nombre de navires.	Montant des péages perçus.
Avril.....	9	\$ cts 3 34
Mai.....	832	900 24
Juin.....	975	1,095 46
Juillet.....	1,054	1,155 75
Août.....	1,065	1,265 15
Septembre.....	1,046	1,188 84
Octobre.....	984	1,125 69
Novembre.....	593	807 87
<b>Totaux.....</b>	<b>\$6,558</b>	<b>\$7,542 34</b>
Pour la saison de 1866.....	6,334	6,927 8c
Augmentation pour 1867.....	224	\$614 46

ECLUSE STE. ANNE, Décembre 1867.

## CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

ETAT des amendes et dommages perçus par ordre du Contrôleur, et des droits sur le bois de chauffage, pour l'année expirée au 30 juin 1868.

Date.	Nom du vaisseau.	Propriétaire.	Montant	Remarques.
			\$ cts.	
1867				
Juil. 12.....	Bac Leander.....	Compagnie O. et R....	5 00	Domage à l'écluse No. 3.
" ".....	Barge Ranger.....	do.....	5 00	do do
" 13.....	Bac Dominion.....	Labelle.....	2 00	Violation des règlements.
" 16.....	Barge Détermination.....	Couvrette.....	1 00	do do
" ".....	do Confidence.....	do.....	1 00	do do
" 20.....	do No. 24.....	Sincennes et McN.....	2 00	do do
Sept. 1er...	do D.....	Tranchemontagne & Ci	2 00	do do
" 2.....	do B.....	do.....	5 00	do do
1868				
Mai. 1er...	Vapeur Matilda.....	J. B. Auger.....	8 00	Hivernage dans le canal.
" ".....	Barge Rose.....	Sincennes et McN.....	4 00	do
" ".....	do No. 2.....	Cie. de T. M. et O....	4 00	do
			\$39 00	
Montant des droits sur le bois de chauffage pour l'année, 4176 cordes à 2 cents.....			83 52	
Total.....			\$122 52	

(Signé,)

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE,  
Carillon, 6 Juillet 1868.

WM. B. FORBES,  
Contrôleur.

APPENDICE No. 3.—*Suite.*RAPPORT SUR L'APPROVISIONNEMENT D'EAU DU CANAL LACHINE,  
PAR J. PAGE, INGÉNIEUR-EN-CHEF.

(No. 3, 808.)

OTTAWA, 20 Juin 1868.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—J'ai récemment visité le canal Lachine et examiné les constructions à l'entrée supérieure, afin de pouvoir donner mon avis au département sur le mode proposé pour introduire un plus grand approvisionnement d'eau dans le canal aux époques de la baisse des eaux.

J'ai fait de fréquents rapports sur la question des pouvoirs d'eau affermés et la quantité d'eau employée à cet effet. Je me bornerai donc à dire que, pour assurer un approvisionnement suffisant on devra maintenir le niveau d'eau sur le buse inférieur de l'écluse de garde à 9' 8" ou 9' 10", en même temps que 9 pieds d'eau sur le buse supérieur de l'écluse de la côte St. Paul.

Lorsque ces niveaux relatifs ne peuvent pas être maintenus au pied de l'écluse de garde et à la tête de l'écluse de la côte St. Paul, on doit limiter la quantité d'eau que les moulins retirent du canal.

Depuis quelques années, le niveau du fleuve St. Laurent a été extrêmement bas, en sorte que, durant l'automne, il n'y avait pas assez d'eau en amont de l'écluse pour faire entrer, dans le coursier et les portes supérieures, le volume d'eau nécessaire pour maintenir à la hauteur sus-mentionnée le niveau en aval de l'écluse de garde; autrement dit, le coursier et les vannes qui traversent le mur d'appui du déversoir offrent une section moindre que celle du canal et assez petite pour que,—si l'eau est à moins de 12 pieds sur le buse supérieur de l'écluse de garde,—le coursier ne peut fournir une quantité d'eau suffisante pour maintenir, par exemple, le niveau de 9' 9" sur le buse inférieur.

Pour parer à cet inconvénient, M. Sippell propose de construire un autre coursier et déversoir au côté nord de l'écluse de garde, en sorte que la superficie totale de toutes les entrées soit approximativement égale à la section du canal.

Si ce plan était adopté, l'approvisionnement d'eau dépendrait beaucoup moins du coursier d'alimentation.

Après avoir étudié la question, je demeure d'avis que le plan projeté obvierait en grande partie à la difficulté, tant que la profondeur de l'eau sur le buse supérieur n'excèdera pas 10 pieds.

Le tableau suivant indique les profondeurs des eaux basses sur le buse supérieur de l'écluse de garde, pendant les cinq derniers mois de chaque année, depuis 1864.

Année.	Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.	
	Pieds.	Pouces.	Pieds.	Pouces.	Pieds.	Pouces.	Pieds.	Pouces.	Pieds.	Pouces.
1864	10	9	10	4	10	6	10	11	11	4
1865	10	10	10	2	9	4	9	6	9	6
1866	10	9	10	9	10	6	10	9	11	5
1867	11	1	10	5	9	11	9	8	8	9

On voit donc que l'eau en amont de l'écluse de garde s'abaisse quelquefois au niveau que le canal doit avoir, immédiatement en aval de l'écluse de garde, pour assurer un approvisionnement constant. Je dois dire néanmoins que les cas sus-mentionnés sont exceptionnels et les seuls où l'eau ait été aussi basse à ces époques de l'année; la fin de janvier et celle de février sont les époques du niveau le plus bas, mais alors on n'a pas besoin d'un aussi grand volume d'eau.

En vue de construire le coursier et le déversoir projetés, et après avoir longuement discuté la question avec M. Sippell, j'ai prié ce monsieur de dresser et soumettre des plans détaillés, etc., en sorte qu'on pourra donner ces ouvrages à contrat sitôt que le département aura l'autorisation nécessaire à cet effet.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé,)

JOHN PAGE,  
*I. C. T. Publics.*

## APPENDICE No. 4.

### CANAL DE CORNWALL.

(No. 4,801.)

*Détail des constructions et réparations exécutées durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868, sous la direction de D. A. McDonnell, contrôleur.*

CORNWALL, le 1er Octobre, 1868.

F. BRAUN, Ecuyer, Secrétaire,  
*Département des Travaux Publics.*

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet du canal de Cornwall, depuis le 30 juin 1867 jusqu'au 30 juin 1868.

La navigation a été ouverte, sans interruption, jusqu'au 1er décembre 1867, et alors fermée par les glaces. Le 27 avril 1868, le canal fut ouvert à la navigation et tout a bien fonctionné jusqu'à la présente date.

Voici un aperçu des ouvrages principaux faits durant l'année : exhaussement des remblais et murs en talus, nettoyage des fossés latéraux, drains et aqueducs en siphon, réparations aux portes des écluses, construction et pose de douze vannes neuves aux déversoirs, réparations aux toits et planchers de la maison de l'éclusier à l'écluse de garde, construction et pose de deux nouvelles amarques à l'écluse No. 18, pomper l'eau des chambres des écluses 18 et 19, enlever et poser à neuf des heurtoirs dans les enclaves inférieures.

Total des frais de réparations, \$4,699 37.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé.)

D. A. McDONNELL,  
*Contrôleur.*

### RAPPORT SUR LE CANAL PAR JOHN PAGE, INGÉNIEUR-EN-CHEF.

(No. 2, 358.)

OTTAWA, le 29 Janvier, 1868.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—J'ai récemment visité le canal de Cornwall afin de me procurer les renseignements nécessaires pour donner mon avis au département sur le meilleur moyen d'exécuter les améliorations autorisées par votre lettre No. 1552, et devant avoir pour effet de régler l'approvisionnement d'eau dans le canal. J'ai maintenant l'honneur de vous soumettre les observations suivantes à ce sujet :—

Lorsque les eaux sont basses dans le St. Laurent, les biefs de ce canal et la partie qui se trouve en amont de l'écluse de garde se trouvent au même niveau d'eau suffisante sur l'écluse de garde, d'où il résulte qu'on ne peut obtenir le volume d'eau nécessaire pour l'éclusage et les moulins qu'en abaissant le niveau du long biez à son extrémité inférieure. Cela fait encore qu'à l'écluse No. 20 le niveau est si bas, à l'époque des eaux basses, que la navigation en souffre considérablement.

Pour obvier à ces inconvénients, on a proposé de construire un grand déversoir d'alimentation dans le voisinage de l'écluse de garde. Ce travail serait considérable et coûteux, tant par sa nature qu'à cause de la haute levée qu'il faudra faire disparaître du côté nord du canal.

Il est toutefois évident qu'aux périodes où le canal et le fleuve ont le même niveau, cette construction ne serait pas avantageuse, vu qu'elle servirait uniquement à augmenter l'espace que l'eau doit franchir à l'écluse de garde et n'affecterait pas le biez du canal.

Après avoir examiné cette question à diverses reprises, je suis d'avis que le travail le plus avantageux qu'on puisse entreprendre à cette place, serait de prolonger de 300 à 350 pieds le pilier qui se trouve à l'entrée supérieure du canal, en suivant presque la ligne de la levée en aval du phare. Par ce moyen, on obtiendrait un triple résultat, savoir :

1. L'eau, en amont de l'écluse de garde, serait élevée en toutes saisons et il y en aurait toujours un niveau suffisant en amont des portes de l'écluse de garde.

2. Ce prolongement transporterait l'entrée supérieure à un point où les vaisseaux pourraient plus facilement pénétrer dans le canal, et courraient moins de risque d'être entraînés dans les rapides par la force du courant.

3. En augmentant la profondeur en amont de l'écluse de garde, on accomplirait partie du projet conçu depuis longtemps d'augmenter le tirant dans les canaux du St. Laurent.

En ce qui concerne le premier point, il est probable qu'on obtiendrait une augmentation de niveau de 3 pouces (peut-être davantage,) à l'écluse de garde, ce qui aurait, sur l'approvisionnement d'eau, un effet beaucoup plus considérable que celui qu'on pourrait obtenir au moyen d'un déversoir d'alimentation.

Quant aux deuxième et troisième points, le résultat est si évident que je me dispense-rais de toute explication à ce sujet.

Le pilier qu'on se propose de construire devrait avoir environ 30 pieds de large, avec un brise-glace à son extrémité supérieure et une inclinaison de 3 sur 1. A environ 100 pieds de l'extrémité extérieure, il conviendrait d'établir une série d'ouvertures, ou vannes dans les caissons.

Ces ouvertures devraient avoir environ 4 pieds carrés et commencer à la troisième ou quatrième assise en partant du fond et traverser le centre de chacun des caissons intérieurs. Il faudrait de 6 à 8 de ces vannes. Les parois de ces ouvertures seraient formées de madriers taillés en queue d'aronde comme les extrémités extérieures des caissons. Le haut et le bas de ces ouvertures seraient formés simplement d'une planche de 4 pouces. Le haut de l'ouverture devrait se trouver à 2 pieds au moins au-dessous du niveau d'eau. Les caissons et la superstructure seraient, sous tous autres rapports, construits de la manière ordinaire, mais il serait indispensable de planchéier la partie supérieure en nivelant, d'une manière convenable, le remplissage de pierre.

Ces vannes, en établissant un tirant d'eau vers l'intérieur (*in draught*) faciliteraient l'entrée des vaisseaux dans le canal, et de plus elles auraient probablement l'effet de diminuer les incon vénients dus à la glace.

Un pilier long d'environ 350 pieds, et construit d'après les détails ci-dessus mentionnés, coûterait à peu près \$13,000, ce qui laisserait une balance applicable au déversoir d'alimentation, s'il était nécessaire, mais il est probable qu'une fois ce pilier établi, l'approvisionnement d'eau sera suffisamment augmenté pour rendre inutile la construction d'un grand déversoir.

Depuis plusieurs années, on a eu beaucoup de difficultés à régler le niveau du biez de ce canal, en face de la ville de Cornwall, parce qu'il y manque un déversoir de décharge, et de plus tous les moulins en opération s'arrêtent parfois tout-à-coup et on est obligé de faire sortir l'eau par les portes des écluses. Cette difficulté s'est encore augmentée depuis qu'on fait usage du pouvoir d'eau situé du côté N. du canal. Il est donc indispensable de construire un déversoir de décharge aussitôt que possible, c'est-à-dire dans le cours de l'été prochain.

On a suggéré de construire de ce déversoir en le reliant au coursier d'alimentation et au coursier de décharge du pouvoir d'eau, du côté nord du canal. Ce moyen ne serait moins coûteux qu'en apparence et nuirait, jusqu'à un certain point, à l'usage qu'on fait du pouvoir d'eau, en même temps qu'il deviendrait alors impossible de vider entièrement le canal.

Je proposerais donc de construire le déversoir du côté sud du canal, à peu de distance en amont de l'écluse No. 17. Par ce moyen, le déversoir se trouverait en entier sous le contrôle du département. De plus, le seuil des vannes peut-être placé assez bas, — (soit 11½ pieds au-dessous du niveau d'eau,) pour vider le biez même lorsqu'on approfondira le canal.

Un déversoir, dans cette position, ne coûterait pas plus que si on le construisait au nord du canal, et il aurait tous les avantages sus-mentionnés.

On devra donner au moins 50 pieds de largeur à ce déversoir, et y établir 4 vannes posées dans des ouvertures de 4 pieds dans la maçonnerie et munies de portes tournantes. Le mur à pertuis devra être de six pouces plus bas que le niveau du coursier, et les ailes supérieures ainsi que le pilier central devront être prolongés de manière à former des supports pour l'établissement d'un pont. Le déversoir devra nécessairement avoir une chute élevée qu'il serait convenable de diviser en deux : la partie supérieure tombant dans une profondeur de 3 à 4 pieds d'eau refoulée pour amortir la force de l'eau de décharge et l'empêcher de miner les fondations.

Le sommet du second pertuis devrait être à environ 12 pouces au-dessous du seuil des vannes et le mur séparant les deux parties devra être couvert d'un revêtement de planches pour empêcher la détérioration par l'eau. Certains détails, entr'autres la hauteur du déversoir, ne peuvent être bien indiqués avant qu'on ait étudié la configuration du terrain. Je puis dire néanmoins que le coursier d'alimentation devra nécessairement traverser une propriété qu'il faudra acheter avant de commencer les travaux.

Je recommanderais donc qu'on fit faire aussitôt que possible une exploration soignée de l'emplacement projeté du déversoir, et que les plans soient dressés d'après la description générale qui précède.

Le plan du pilier à l'entrée supérieure peut également être dressé d'après la description ci-dessus.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé,)

JOHN PAGE,  
I. C. T. P.

## APPENDICE No. 5.

### CANAUX DE WILLIAMSBURGH, DU RAPIDE PLAT ET DES GALOPS.

*Constructions et réparations exécutées sur ces Canaux durant l'année fiscale expirant au 30 juin 1868.—Isaac N. Rose, contrôleur.*

(No: 4,826.)

MORRISBURGH, le 30 Septembre 1868.

MONSIEUR,—Pour me conformer à votre lettre No. 3,285, en date du 29 septembre 1868, j'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel sur les canaux de Williamsburgh.

La navigation a été ouverte, sans interruption, depuis le premier juillet jusqu'au 6 décembre, 1867, époque à laquelle elle fut fermée pour l'hiver. Elle fut ouverte de nouveau le 26 avril 1868, et jusqu'au 30 juin aucun vaisseau n'a été détenu dans le canal.

Les travaux de l'année sont tous compris dans la catégorie des réparations ordinaires.

1o. *Protection des levées du canal.*—On a employé pour ce travail un contre-maître, quatre ou cinq ouvriers, un bac et un cheval pour le hâlage. Les travaux ont été limités aux canaux de la Jonction, de la Pointe-aux-Iroquois et du Rapide Plat, et ils ont duré du 1er juillet au 20 novembre 1867, et du 1er avril au 30 juin 1868. On a employé environ 200 toises de pierre pour réparer l'intérieur et certaines parties de l'extérieur des canaux. Il serait bon de continuer ces réparations.

2o. *Nouveau pont-tournant.*—Le nouveau pont sur le canal de la Pointe-aux-Iroquois a été achevé au mois de juin dernier, et fonctionne bien.

3o. *Portes d'écluses, etc.*—On a également fait des réparations aux portes d'écluses, quais, ponts, bacs, poteaux d'amarrage et estacades sur les différents canaux.

4o. *Brise-glace.*—Les brise-glace, aux entrées supérieure et inférieure du canal de la Pointe Farran, ont été achevés au mois d'avril dernier et sont maintenant en bon état.

5o. *Service des bouées.*—Ce service a été régulièrement fait en mai et juin, depuis "Dickinson's Landing" jusqu'à Prescott.

6o. *Draguage.*—Le dragueur à vapeur a fonctionné dans le canal du Rapide Plat jusqu'à la clôture de la saison; durant cette période, on a retiré du prisme du canal 525 charges de bac de matières qui ont été déposées dans les baies profondes avoisinantes. Après avoir subi les réparations nécessaires, aux mois d'avril et mai 1868, le dragueur a été remorqué à l'entrée inférieure du canal de la Pointe-aux-Iroquois, où il a fonctionné jusqu'au 30 juin 1868. Durant cette période, on a enlevé 168 charges de bac de matières qui ont été déposées dans la baie profonde en aval de l'écluse.

Les bordereaux de paie et les comptes pour le draguage depuis le 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1868, représentent un montant de \$3,059.73.

Pour le service des bouées et réparations ordinaires, durant la même période, le montant est de \$5,306.06.

Enfin pour le paiement du personnel, les bordereaux et comptes certifiés indiquent, pour la même période, un montant de \$5,547.59.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur, etc.,

ISAAC N. ROSE,

*Contrôleur des canaux de Williamsburgh.*

F. BRAUN, Ecuier,

Secrétaire des Travaux Publics, Ottawa, Ontario.

## APPENDICE No. 6.

## CANAL WELLAND.

*Description des ouvrages et réparations exécutés durant l'année fiscale expirée au 10 juin 1868.—S. D. Woodruff, contrôleur.*

(No. 3,950.)

BUREAU DU CANAL WELLAND,

Ste. Catherine, le 4 Juillet 1868.

F. BRAUN, Ecuier,  
Secrétaire des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que vous m'avez transmises dans votre lettre No. 54,222, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les constructions de ce canal, placées sous mon contrôle, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1868.

Le canal fut ouvert le 15 avril, et la rigueur de la saison en rendit la fermeture nécessaire le 7 décembre dernier. Aucun vaisseau n'y a été retenu si ce n'est par certains accidents : des vaisseaux ont enlevé, par exemple, les portes de plusieurs écluses et deux ponts.

Ces accidents ont interrompu la navigation à sept reprises différentes ; 15 portes d'écluses ont été enlevées, ainsi que deux ponts-tournants, savoir : 3 portes à l'écluse No. 2, 3 do à l'écluse No. 6, 4 do à l'écluse No. 15, 1 do à l'écluse No. 19, et 4 do à l'écluse No. 22, plus les ponts-tournants de Port Dalhousie et de Burgess ; le total des retards ainsi occasionnés représente onze jours. Les portes ont été remplacées par celles qu'on avait sous la main et on en a construit un nombre égal de réserve. Les maîtres des navires ont dû payer ces frais, mais on leur a tenu un juste compte de la détérioration des matériaux.

Il est nécessaire d'avoir un nouvel assortiment de portes pour remplacer, au besoin, celles qui, dès à présent, sont peu sûres ; vous trouverez un item sous ce chef dans l'évaluation ci-jointe.

*Construction.*

On entend par travaux de construction tous ceux qui sont nécessaires à l'achèvement du canal, lequel est ensuite entretenu au moyen de réparations faites, en temps et lieu convenables, aux diverses constructions.

Les travaux du biez culminant progressent d'une manière satisfaisante. L'entrepreneur a terminé le chenal qui conduit du canal principal à l'écluse de Port Robinson. Les dragueurs sont maintenant employés à nettoyer le chenal qui sépare le coude de Ramey de l'écluse de Port Colborne. Il emploie aussi un personnel considérable à extraire et préparer la pierre destinée à la construction d'un déversoir de décharge à la jonction, et à réunir des matériaux pour les fondations du même déversoir.

En vue de cette construction, il est nécessaire d'enlever un grand nombre de madriers qui ressortent à 12 ou 18 pouces au-dessus du fond du canal et y ont été enfoncés de 10 à 20 pieds pour soutenir une brèche dans le remblais du vieux canal. Ces madriers barrent le chenal et on n'a pu les enlever avec le dragueur. Durant les "gros froids" de l'hiver dernier, j'ai pu faire enlever près de 100 de ces madriers et je me propose de faire enlever le reste l'hiver prochain. C'est un travail très-pénible lorsque la glace est formée et qu'il faut employer des crics, chaînes et leviers, mais l'opération est moins coûteuse que s'il fallait travailler sous 16 à 17 pieds d'eau.

On se dispose aussi à enlever, l'hiver prochain, la roche qui couvre le fond du canal au N. du coude de Ramey.

Aussitôt qu'on aura pris les dispositions recommandées par votre lettre No. 2,560, on commencera les travaux que cette même lettre autorise, savoir : reconstruire la partie extérieure du pilier O., approfondir le chenal du havre de Port Dalhousie, agrandir le

bassin ou hâvre intérieur de Port Colborne, et enfin construire des bureaux pour les percepteurs de Port Robinson et Dunnville.

### Réparations.

Les réparations ont consisté à entretenir le canal, replacer les portes d'écluses et les ponts emportés par les vaisseaux, reconstruire en partie les portes, ponts, etc., sur le canal, et renouveler entièrement les constructions ruinées par un long usage; exhausser et réparer les terrassements, y poser un revêtement de pierre et de gravier pour les protéger contre l'action de l'eau, enfin placer des estacades dans la tranchée rocheuse pour prévenir les avaries aux vaisseaux. Dans ces réparations il faut comprendre le coût de la construction du pont de péage de Dunnville, c'est-à-dire la reconstruction des ponts sur le barrage de Dunnville et l'Anse au Soufre. Ce pont fut construit, à l'origine, indépendamment du canal, et il est porté comme tel dans les comptes publics. Il devrait être rangé parmi les constructions du canal et le revenu qu'il produit porté au crédit du canal,—ou alors les revenus du canal ne devraient pas être employés à son entretien.

Coût des réparations pour l'année fiscale.....	\$41,426 61
Perçu pour dommages faits aux constructions par les vaisseaux.....	\$6,900 00
Réparations au pont de péage de Dunnville.....	2,573 65
Réparations ordinaires.....	31,952 96
Total .....	\$41,426 61

La glissoire principale de la "tranchée profonde" dont je parlais dans mon dernier rapport a été enlevée; ce travail a coûté \$8,506.50, dont 5,006.50 ont été dépensés durant l'année fiscale. Les autres glissoires alors mentionnées ne sont pas aussi considérables et n'entravent point la navigation, mais elles continuent à caler dans le chenal et il pourra devenir bientôt nécessaire de les enlever en partie.

### Loyers.

Les loyers annuels de pouvoirs d'eau et autres propriétés sur le canal représentent.....	\$8,799 10
Montant perçu durant l'année fiscale.....	\$6,435 36
Remise en conséquence de la baisse des eaux.....	\$1,078 63
Montant dû au premier juillet.....	\$15,943 26

La cédule No. 1, ci-jointe, donne une liste de diverses propriétés, avec les loyers annuels, les sommes perçues et les remises. Une forte partie de ce montant non-payé n'est due qu'au 30 juin et sera bientôt perçue. Certaines constructions ont été brûlées ou abandonnées, mais on réalisera une faible partie des loyers.

### Terrains vendus.

L'achat de l'étendue de terrains dite "Great Cranberry Marsh lands Tract," dans les cantons de Humberstone et Wainfleet, représentant 12,912 arpents, à une piastre l'arpent—achat fait par la municipalité du comté de Welland,—n'est pas encore définitivement réglé; il reste dû sur cet achat \$10,329.60, portant intérêt à six pour cent depuis le 2 mai 1854.

### Dommages, etc., perçus.

La cédule No. 2, ci-jointe, donne une liste des vaisseaux qui ont payé des amendes pour dommages faits au canal ou infractions aux règlements.

Le montant perçu est de \$6,901.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur, d'être Monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

(Signé)

S. D. WOODRUFF.

Contrôleur.

CANAL WELLAND.

CEDULE No. 1.—État indiquant les loyers annuels de pouvoirs d'eau, et les loyers d'autres propriétés situées sur le canal Welland, avec les arrrages de loyers, les paiements effectués, et les remises faites durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868, enfin les balances dues.

Situation.	Nom du locataire.	Machines, etc.	Loyer annuel.	Arrrages dus au 30 juin 1868.	Paiements au 30 juin 1868.	Remise de 6 mois de loyer du 1er juillet 1867 au 1er janvier 1868, autorisée par lettre No. 2,107, 13 mars 1868.	Balance due au 1er juillet 1868.	Remarques
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Port Dalhousie...	Robert Laurie.....	Moulin à farine.....	187 30	250 95	187 30		93 65	
Do	R. J. et W. Laurie.....	do	240 00	360 00	240 00		120 00	
Do	R. et J. Laurie.....	Lot à arpent.....	20 00	30 00	20 00		10 00	
Do	R. Morrison.....	Moulin à seie.....	121 00	242 00	181 50		60 50	
Do	Alexander Muir.....	2 emplacements de dock.....	176 00	264 00	176 00		88 00	
Do	George A. Clark.....	2 emplacements de qual.....	100 00	200 00	160 00		40 00	
Do	Donaldson et Andrews.....	Bassin de radoub.....	100 00	200 00	100 00		100 00	
Do	James Maror.....	Lot.....	20 00	60 00	20 00		60 00	
Do	Michael Kerrins.....	do	10 00	25 00	15 00		10 00	
Do	John L. Kannev.....	Moulin à farine.....	260 00	750 00	500 00		250 00	(a)
Do	Cie. des pouvoirs d'eau de Ste. Catharines	Eau de surplus.....	500 00	750 00	500 00		250 00	
Ste. Catherine.	Calvin Phelps.....	Moulin à farine.....	150 00	225 00	150 00		75 00	
Ecluse No. 4.	Calvin Phelps.....	Emplacements de qual.....	40 00	60 00	40 00		20 00	
Do	Richard Collier.....	Moulin à seie.....	167 60	335 32	251 49		83 83	
Do	Thomas Bowers.....	Moulin à farine.....	140 00	280 00	280 00		240 00	(a)
Do	Cie. de l'emprunt du canal Welland.....	Eau de surplus.....	480 00	720 00	480 00		240 00	
Ecluses 11 à 23.	Gordon et McKay.....	Eau de surplus.....	240 00	600 00	480 00		120 00	
Do 12, 13 et 14.	John Brown.....	Moulin à ciment.....	160 00	320 00	160 00		160 00	
Do 16.	Wm. B. Hendershot.....	Moulin à seie.....	181 00	362 00	181 00		181 00	(b)
Do 20.	Wm. Beatty.....	do	216 00	324 00	216 00		224 00	
Do 21.	Wm. Beatty.....	do	83 00	95 40	83 00		95 40	
Do 22.	Wm. H. Ward.....	Tannerie.....	50 00	50 00	50 00		50 00	
Do 23.	Wm. H. Ward.....	Atelier de machines.....	146 00	292 00	146 00		146 00	
Do 24.	John Brown.....	Moulin à seie.....	40 00	80 00	40 00		40 00	
Do 24.	Jacob Keefer.....	Moulin à farine.....	222 00	323 00	222 00		111 00	
Do 24.	Brown et Ross.....	do	130 00	260 00	195 00		65 00	
Do 24.	Park et Cowan.....	do	160 00	1,200 00	80 00		1,200 00	(a)
Do 25.	John Brown.....	Moulin à ciment.....	80 00	160 00	80 00		80 00	(a)
Do 25.	Alexander Christie.....	Moulin à farine.....	180 00	1,368 37	180 00		1,368 37	(b)
Do 25.	Rutty et Woodward.....	Fabrique de coton.....	100 00	remis, n'ont pas en d'ava.				
Do 25.	maint. William Watt	Moulin à farine.....	270 67	1,353 38			1,353 38	(c)
Do 25.	Wright et Duncan.....	do						
Albionburgh								

Situation.	Nom du locataire.	Machines, etc.	Loyer annuel.	Arrrages dus au 30 juin 1868.	Paiements au 30 juin 1868.	Remise de 6 mois de loyer du 1er juillet 1867 au 1er janvier 1868, autorisée par lettre No. 2,107, 13 mars 1868.	Balance due au 1er juillet 1868.	Remarques
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Albionburgh	Wm. H. Merritt, Jr.....	Moulin à seie.....	87 10	348 40	300 00		248 40	(b)
Do	J. et H. Bowman.....	Fabrique de seaux.....	66 00	231 00	66 00		231 00	(b)
Do	Trucker et Rennie.....	Moulins à seie.....	300 00	450 00	300 00		150 00	
Do	Wm. Pennwell.....	Fabrique de bardeaux.....	66 00	264 00	60 00		214 00	
Do	Philip S. Mussen.....	Lot à arpent.....	20 00	20 00	20 00			
Port Robinson	J. et J. Abbey.....	Bassin de radoub.....	150 00	300 00	150 00		150 00	
Do	Abbey et McFarland.....	Moulin à farine.....	79 20	321 20	129 00		821 20	(b)
Do	Donaldson et McFarland.....	do	86 00	215 00	113 00		43 00	
Do	R. Band et Cie.....	do	206 00	309 00	14 00		103 00	
Do	John Donaldson.....	Lot de qual.....	8 00	16 00	8 00		2 00	
Do	Kilins et Dossader.....	Moulin à seie.....	156 00	312 00	156 00		78 00	
Do	Dunlap et Seely.....	Moulin à farine.....	216 00	324 00	108 00		108 00	
Do	Dunlap et Seely.....	Moulin à seie.....	214 00	1,177 00			1,177 00	(b)
Do	E. Seely.....	Ancien aqueduc.....	20 00	30 00			30 00	
Do	M. Cook.....	Moulin à farine.....	192 00	288 00	96 00		96 00	
Do	E. Mead.....	Emplacement de qual.....	25 00	141 15			141 15	(b)
Do	A. Sherwood.....	do	25 00	138 50			138 50	(b)
Do	John A. Hellems.....	do	25 00	112 00			112 00	(b)
Junction.	John Graybiel.....	Moulin à farine et à seie.....	160 00	240 00	160 00		80 00	
Marshville	L. McCullum.....	Moulin à seie.....	143 00	429 00	270 00		357 50	(a)
Broad Creek	Imbach et Hicks.....	Moulin à farine.....	138 00	828 00	90 00		828 00	(a)
Port Maitland	Jacob Turner.....	do	130 00	450 00	270 00		90 00	
Dunnville	Samuel Darling.....	do	86 67	173 34	130 00		43 34	
Do	L. J. Weatherly.....	Moulin à carder.....	53 34	106 68	53 34		26 67	
Do	H. Mittleberger.....	Moulin à seie.....	77 34	432 02	166 25		38 67	
Do	Chisholm et Minor.....	do	138 67	208 02	69 34		69 34	
Do	H. S. St. John.....	Moulin à farine.....	126 00	960 00	169 50		960 00	(a)
Do	Brown et Merritt.....	Moulin à plâtre.....	113 00	282 50			56 50	
Haldimand	Oldfield et Noxon.....	Moulin à seie.....	237 34	1,318 87	100 03		1,318 87	(a)
Do	J. Clark et frères.....	do	66 67	166 70	33 34		33 33	
Do	J. C. et R. H. Kirkpatrick.....	Moulin à farine.....	153 34	383 55	230 01		76 67	
Do	Beatty et Band.....	do	149 20	223 80	74 60		74 60	
Do	A. N. Schofield.....	Emplacement de qual.....	25 00	50 00			50 00	
Port Colborne.	John Gordon.....	Chantier à bois.....	25 00	25 00			25 00	
Do	John Gordon.....	Puyaux à eau.....	25 00	25 00			25 00	
Dunnville	C. J. Brydges.....	2ème machine élévatrice	20 00	20 00			20 00	
Cie. du c. de fer Wd	J. W. Bosanquet.....	à Port Colborne.....	20 00	40 00	20 00		20 00	
Loyer de terrain.	John Fenning.....	Lot.....	20 00	20 00			20 00	
			\$8,799 10	\$23,465 25	\$6,443 36		\$1,078 63	\$15,943 26
Les arrrages (a) et (b) sont dus sur des bâisses brûlées ou abandonnées. Montant.....								\$11,420 17
Bâisses brûlées, (a) ; montant.....								\$5,366 87
Les propriétés marquées (b) sont abandonnées, du moins temporairement, et.....								6,053 80

La balance sera bientôt perçue ; elle est due depuis le 30 juin. On pourra recouvrer ces arrrages en reconstruisant les bâisses, ou en exigeant le paiement des locataires qui sont les parties responsables.

## CANAL WELLAND.

CÉDULE No. 2.—Etat indiquant les montants perçus des vaisseaux, etc., pour dommages aux constructions et infractions aux règlements du Canal, durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868.

Date.	Nom des vaisseaux, etc.	Montant.	REMARQUES.
		\$ cts.	
1867			
Août 3.....	Goëlette Montauk.....	1,205 00	Emporté 3 portes, écluse No. 6.
" 12.....	do Niagara.....	1,600 00	do 4 do do 15.
" 19.....	do Olive Branch.....	10 00	Brisé 2 ancrures, écluse No. 8.
" 26.....	do Hastings.....	8 00	do aiguille du pont de Hurt.
" 31.....	do John Breden.....	20 00	Dommages au pont de port Robinson.
Sept. 19.....	do N. C. Johnson.....	5 00	do do écluse No. 24.
" 24.....	do Malta.....	10 00	do do Burgess.
Oct. 1er.....	do Lydia Case.....	10 00	do collier d'une des portes, écluse No. 20.
" 5.....	do Montmorency.....	20 00	do chapeau des piles du pont de part Robinson.
" 14.....	Barque Arabia.....	30 00	do do do
" 14.....	Brick Saxon.....	30 00	do do do
" 17.....	Goëlette Cortez.....	15 00	Brisé la pile du pont Burgess.
" 17.....	do Knight Templar.....	5 00	do les abords do
" 19.....	do Lassie Congler.....	20 00	do la passerelle, portes de l'écluse No. 8.
" 19.....	de A. Ford.....	10 00	do le balancier, écluse No. 19.
" 21.....	do D. M. Foster.....	5 00	do le collier et l'ancure d'une des portes, écluse No. 20.
" 24.....	Brick Lafayette Cook.....	8 00	do do do
" 28.....	Goëlette Pilgrim.....	5 00	Dommages au pont de Port Robinson.
Nov. 5.....	do Eagle Wing.....	25 00	Brisé la tige de suspens. du pont de Port Robinson.
" 8.....	do Merrimac.....	1,048 00	do les portes, écluse No. 22.
" 8.....	do Czar.....	20 00	do les piles du pont Quaker.
" 8.....	Propulseur Georgian.....	70 00	do écluse No. 19.
" 25.....	Goëlette Plymouth Rock.....	7 00	Dommages aux portes de l'écluse de Port Colborne
1868			
Avril 17.....	do Annie Falconer.....	15 00	Brisé l'aiguille, portes de l'écluse No. 4.
" 17.....	do D. M. Foster.....	25 00	Dommages au pilier Ouest, Port Dalhousie.
" 20.....	do Acontias.....	5 00	do à l'étauçon, écl. de garde, Allanburgh.
" 24.....	Propulseur Congress.....	2,065 00	Emporté l'écluse No. 2.
Mai 1er.....	Goëlette Geo. C. Fanney.....	300 00	Bris—Port Dalhousie.
" 15.....	Bac John Harney.....	100 00	do Pont de Port Robinson.
" 20.....	Goëlette G. H. Mass.....	15 00	Dommages au pont Quaker.
Juin 3.....	Propulseur Brune.....	50 00	do do Burgess.
" 6.....	do City of London.....	50 00	do do do
" 25.....	Goëlette Leader.....	80 00	do au pilier à Port Dalhousie.
1867			
Oct. 30.....	do Victor.....	10 00	Violation des règlements du canal.
	Total.....	\$6,901 00	

(Signé,)

S. D. WOODRUFF,

(Signé,)

THOMAS ADAMS,  
Payeur et Commis.

Contrôleur

BUREAU DU CANAL WELLAND,  
Ste. Catherine, le 4 juillet 1868.

APPENDICE No. 6.—*Suite.*

## RAPPORT DE JOHN PAGE, INGENIEUR-EN-CHEF.

(No. 3,602.)

OTTAWA, le 30 Mai 1868.

*Au Secrétaire des Travaux Publics.*

MONSIEUR.—J'ai examiné le bail passé avec la Compagnie dite *Welland Canal Loan Company*, pour un pouvoir d'eau, et de ce document il appert que (sau quelques exceptions) la Compagnie a loué toute l'eau de surplus du canal Welland entre les écluses Nos. 11 et 22; mais il paraît que la Compagnie n'a point loué et ne possède point les terrains contigus au canal ni ceux qui, à d'autres endroits, seraient propres à l'érection de moulins.

Le bail a commencé au mois de janvier 1855, et est renouvelable tous les 21 ans. La Compagnie n'a donc plus le bail que pour 8 ans et, par suite, n'est pas en mesure d'affermier les terrains où l'on pourrait construire des moulins.

Cet inconvéniént a plusieurs fois entravé les opérations de la Compagnie, si bien qu'en 1861 et 1862, par exemple, le département lui permit d'abandonner les pouvoirs d'eau des écluses Nos. 12, 13 et 14, en sorte que le gouvernement put en disposer directement en faveur d'une compagnie qui se proposait de construire et a depuis construit une grande manufacture de coton.

Un grand moulin à papier a été récemment construit sur un lot affermé de la Compagnie et contigu au bassin en amont de l'écluse No. 16. Mais le propriétaire de ce moulin, après avoir consulté des hommes de loi sur ce point, a constaté que la Compagnie lui avait loué un terrain pour lequel elle ne possédait point de titre valable et il se trouve, par suite, dans un grand embarras.

En vue de remédier, s'il est possible, à cet état de choses, la Compagnie soumet son bail au département et demande qu'on lui concède, le long du canal, les terrains qui la mettent à même d'employer les pouvoirs d'eau qu'elle a loués; elle demande aussi que le bail soit rendu renouvelable tous les 21 ans, à perpétuité, et de cette manière elle pourra sous-louer à de bonnes conditions.

Quant au bail, il devra nécessairement être modifié; c'est ce que le département reconnaît dans la lettre No. 32,538 adressée au secrétaire de la Compagnie.

Il me semble indispensable que le propriétaire du moulin à papier reçoive immédiatement un titre incontestable au terrain sur lequel son moulin est construit,—afin qu'il puisse continuer son exploitation; on pourrait agir en ce cas comme on a fait pour M.M. Gordon et McKay, aux écluses Nos. 12, 13 et 14.

Il est sans doute fort désirable que l'on encourage les manufactures, mais reste à savoir si ce but ne serait pas mieux atteint en laissant tout le contrôle au gouvernement qu'en faisant droit à la requête de la Compagnie. En deux mots, je crois qu'il serait imprudent de lui accorder, entre les points indiqués, tous les terrains qui ne sont pas actuellement employés pour le service du canal,—concession qui pourrait fort bien entraver, plus tard, les opérations du département lorsqu'on voudra, par exemple, agrandir les canaux ou faire d'autres modifications.

Je conseillerais donc de faire avec la Compagnie un arrangement en vertu duquel elle remettrait le pouvoir d'eau compris dans son bail, afin qu'à l'avenir tous les baux soient faits directement par le département.

D'après les offres faites par la Compagnie en 1864, il y a tout lieu de croire qu'il serait facile d'en arriver à un arrangement dans ce sens.

Enfin il est fort à désirer que cette question soit réglée, car, dans l'état actuel des choses, le gouvernement a loué à la Compagnie un pouvoir d'eau que celle-ci ne peut utiliser, n'ayant pas le droit de disposer des terrains avoisinants.

J'ai l'honneur, etc.,

JOHN PAGE,  
I. C. T. P.

---

**APPENDICE No. 7.**

---

**CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.**

---

*Constructions et réparations exécutées durant l'année fiscale expirée au 30 Juin 1868;—*

*S. D. Woodruff, Contrôleur.*

(No. 3,952.)

BUREAU DU CANAL WELLAND,  
Ste. Catherine, le 4 Juillet 1868.

F. BRAUN, Ecuier,  
Secrétaire des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR.—Conformément aux instructions que vous m'avez transmises par votre lettre No. 54,222, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les constructions du Canal de la Baie de Burlington, pour l'année expirée au 30 juin.

Les seules réparations qu'on ait faites sont celles qu'ont rendues nécessaires certains dégâts causés par le choc d'un vaisseau. Le maître de ce vaisseau en a payé les frais.

On a dépensé \$57.32 pour réparer le bateau-passeur, etc.

On devra reconstruire, à l'époque des eaux basses, les quais du bateau-passeur dont je parlais dans mon dernier rapport.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

S. D. WOODRUFF,  
*Contrôleur.*

## APPENDICE No. 8.

### CANAL MURRAY.—(Projeté.)

#### RAPPORT SUR CE CANAL PAR JOHN PAGE, INGÉNIEUR EN CHEF.

(No. 2,123.)

OTTAWA, 18 décembre 1867.

Au Secrétaire des Travaux Publics.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans la lettre (No. 60,311) au sujet de l'exploration de la langue de terre située entre le lac Ontario et la tête de la Baie de Quinté, à l'effet de s'assurer de la possibilité de construire un canal navigable devant relier ces eaux, et aussi de constater quel serait le prix de revient de cette construction, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant :—

Il semble que ce projet date des premiers temps de l'histoire de la province, car, dans les journaux de l'Assemblée Législative du Haut-Canada, pour 1837, se trouve une adresse mentionnant que cette entreprise fut suggérée, dès l'année 1800, par le Lieut.-Gouverneur Hunter, et dans le premier arpentage du township Murray, dans le district de Newcastle, environ 3,000 acres de terre furent réservés pour cette entreprise; mais, depuis, la plupart de ces terres ont été concédées à des colons.

En 1825, les commissaires de la navigation intérieure firent valoir les avantages devant découler de cette voie de communication, qui disaient-ils, aurait pour résultat de faire éviter aux navigateurs, dans la saison des tempêtes, le passage dangereux de la Longue Pointe, sur le lac Ontario.

Ils proposaient que la route passât entre le havre de Presqu'Île et la Baie de Quinté, distance de plus de 5 milles, et que le canal eût 30 pieds de large au fond et 9 de profondeur, et ils estimaient à £18,615 11s. 5d. sterling le prix de revient de sa construction.

En 1833, N. H. Baird, éc., I. C., fit un rapport sur le canal Murray, dans lequel il recommandait avec instance que la communication fût établie avec la Baie Weller au lieu du havre de Presqu'Île, attendu que sa longueur serait ainsi diminuée de 2½ milles; que le canal eût 100 pieds de large, au fond, 8 pieds d'eau, et un déversoir-régulateur en bois, vers le centre. Le prix de revient de ces travaux était estimé à £42,845 12s. 6d. sterling.

Il disait aussi que par la suite, et si on le désirait, un canal pourrait être fait de la Baie Weller au havre de Presqu'Île, distance de 2½ milles. L'estimation distincte qu'il donna de la ligne directe entre la Baie de Quinté et le havre de Presqu'Île est de £78,000 sterling.

En 1840, le lieut.-colonel Phillpotts, I. R., estima à £50,000 sterling la communication à la Baie Weller si on lui donnait dix pieds d'eau, et à £90,000 la voie communiquant en ligne directe avec le havre Presqu'Île si on adoptait la même profondeur.

En 1846, M. Lyons fit une exploration pour le canal Murray, depuis le Dead Creek, dans la Baie de Quinté, jusqu'à Weese's Creek, havre de Presqu'Île,—distance de près de 5 milles. Il proposait de donner au canal une largeur de 100 pieds au fond, 100 pieds d'eau et des levées inclinées de 2 sur 1. A part des frais d'expropriation ou de surveillance, il estimait à £126,861 6s. 10d. le coût de ces travaux. Quant au déversoir-régulateur, il semble n'en avoir pas reconnu la nécessité.

Depuis 1864, diverses requêtes et mémoires ont été présentés au gouvernement au sujet du canal Murray, et pendant la session de 1866 un comité spécial s'est occupé de cette entreprise, et il a recommandé l'exploration de l'isthme. Il a été accédé à cette recommandation, et comme l'indique votre lettre No. 60,543, M. T. H. Brown fut chargé de cette exploration, et en juillet dernier il me remettait les documents qui suivent :—

Plan No. 1.—Du havre de Presqu'île, de la Baie Weller, de la tête de la Baie de Quinté, et de diverses routes explorées, sondages, etc.

Plan No. 2.—Profils des routes, indiquant la qualité du sol à enlever sur chacune.

Plan No. 3.—Partie de la Baie de Quinté, à Nigger Island, neuf milles en haut de Belleville.

Plan No. 4.—Partie de la Baie de Quinté à l'île du Télégraphe, 4 milles en haut de Mill Point.

Plan No. 5.—Rapport de M. Rowan sur son exploration.

Voulant soumettre d'une manière lucide le sujet au département, nous croyons devoir faire une courte description des principaux traits géographiques de cette section de la province qui forme la partie nord-est de la rive du lac Ontario.

En consultant la carte, on verra que le comté de l'île du Prince-Edouard est une péninsule de forme très-irrégulière, renfermant une superficie d'environ 360 milles carrés. Sur sa limite sud, elle est échancrée par plusieurs baies profondes et couvertes d'étangs le long de la rive. Près du centre de la péninsule, la Pointe Peter (ou Longue Pointe) s'étend à une distance considérable dans le lac; et vers son extrémité sud-est se trouve un autre point saillant (Pointe Traverse), au-delà duquel est un groupe d'îles appelées "The Ducks." Ces îles s'étendent dans la direction du Havre Sackett, et rendent la navigation de cette partie du lac en quelque sorte hasardeuse dans les mauvais temps de l'automne.

La limite nord de ce comté se compose de la Baie de Quinté, long bras du lac de forme sinueuse qui s'étend à environ 50 milles dans une direction ouest, ce qui lui a valu l'appellation de "Upper Gap"—(23 milles de la cité de Kingston) jusqu'à son extrémité supérieure, à environ 2½ milles en haut du village de Trenton, duquel ses eaux ne sont éloignées que de 1½ mille (par le chemin Carrying Place) de la Baie Weller, sur le lac Ontario.

La rivière Trent, conrs d'eau considérable, arrose une grande étendue de pays, et tombe dans la Baie, près de son extrémité supérieure, où vont aussi se jeter les eaux des rivières Moira, au Saumon et Napanee. Sur ces rivières sont situés le village de Trenton, la grande ville de Belleville et les villages de Shannonville et Napanee.

En descendant de Trenton, le chenal suit une direction est pendant environ 33 milles, jusqu'à Mill Point, où il tourne brusquement au sud pour conserver cette direction jusqu'à l'endroit appelé Long Reach, et là il reprend son cours vers l'est.

Le chenal est étroit par endroits et très large en d'autres; mais, par sa position intérieure, la plus grande partie de la baie est à l'abri des vents, et offre une voie de navigation comparativement sûre durant les mauvais temps.

Le niveau de la baie varie, mais, autant qu'on a pu le constater, il y a un chenal de 11 pieds dans les plus basses eaux aux endroits les moins profonds, c'est-à-dire en bas de l'embouchure de la Trent.

#### BAIE WELLER.

La nappe d'eau qui porte ce nom est située à l'intérieur d'une profonde échancrure ou baie du lac Ontario, au-delà de laquelle se trouve l'entrée du havre de Presqu'île. Elle était autrefois séparée du lac par une rangée continue de petits bancs de sable traversés seulement par la décharge d'un petit ruisseau. Il y a environ 12 ans, le sommet d'une grande partie de l'extrémité nord-ouest de cette barre disparut pour faire place à un passage entre le lac Ontario et la Baie Weller. Ce passage a bien aujourd'hui  $\frac{3}{4}$  de mille de large, mais il est peu profond dans la plus grande partie de son étendue. Cependant, en octobre dernier, on a vu qu'au milieu se trouvait un chenal de 300 pieds de large et de 14 de profondeur.

En 1857, cette ouverture était indiquée comme étant large de 100 perches, et comme ayant un chenal d'une largeur de 150 pieds et de 14 pieds de profondeur. En 1861, la largeur de ce chenal était de 200 pieds environ, et sa profondeur était bien encore de 14 pieds,—d'où il suit que depuis que cette ouverture a commencé à se faire, le chenal a toujours été s'élargissant.

D'après l'idée que l'on a pu se faire des premières battures et bancs de sable, il nous a paru que les eaux du lac enlevaient le sable dont ils se composent et le déposaient de manière à augmenter la largeur des bancs et sans diminuer l'étendue de la baie.

Le fond de la baie étant d'argile et non recouvert d'une couche de sable, cela prouve que jusqu'ici le sable enlevé du chenal a été reporté, en grande partie, ailleurs que dans la baie.

L'étendue de la baie Weller, proprement dite, est d'environ 2½ milles carrés, dont la moitié, pendant le niveau ordinaire, a une profondeur variant de 14 à 30 pieds, qui diminue graduellement vers la rive. Par un étroit chenal d'environ 9 pieds d'eau, situé entre Pine Point et Bald Head, elle communique à la baie dite Consecon. Bald Head est une pointe de sable, projetant vers le nord depuis la rive de la baie Weller, et qui, à l'exception du chenal ci-dessus, sépare les deux baies.

La baie Consecon est plus grande que celle de Weller, et les goëlettes qui entrent dans le chenal à Pine Point ont une ample profondeur d'eau jusqu'au quai du village de Consecon. Le banc qui sépare cette baie du lac est comparativement étroit, et il y a quelques années les eaux y avaient pratiqué deux ouvertures, dont l'une, dit-on, avait autrefois deux pieds de profondeur, mais elles se sont remplies depuis, de sorte que même pour les chaloupes, le passage est impossible lorsque l'eau est à son niveau ordinaire.

#### HAVRE DE PRESQU'ÎLE.

Ce havre est formé par un banc de sable s'étendant dans une direction sud-est, depuis la rive principale, sur une distance d'environ 3 milles, et embrasse une surface d'eau irrégulière d'environ 4 milles carrés. Le principal phare est situé à l'extrémité Est de ce banc; entre lui et la terre ferme se trouve une ouverture d'environ un mille de large, sur la côte nord-est de laquelle se trouve le chenal conduisant dans le havre.

Ce banc est presque tout de sable, mais la pointe où se trouve placé le phare (Pointe Presqu'Île) est de formation rocheuse, peu inclinée vers le lac, et forme une grève plane d'environ 500 verges.

A environ  $\frac{3}{4}$  de mille en deçà du phare principal, lieu que l'on pourrait appeler le col du lac, se trouve le phare de Salt Point, qui est érigé sur une barre de cailloux formée par l'action des eaux du lac, et qui embrasse une distance d'environ  $\frac{1}{4}$  de mille, depuis la rive du banc de Presqu'Île.

Ce phare fut construit près de l'extrémité du banc de sable, mais la barre de cailloux qui s'est formée l'éloigne maintenant d'environ 300 pieds du lac, et a rétréci d'autant le chenal qui, à cet endroit, n'a guère plus de 200 pieds de large; au côté nord se trouve la Shoal Point Shoal.

A environ mille pieds à l'ouest-sud-ouest de Salt Point se trouve un autre petit phare érigé sur le côté nord du banc. Ces deux phares forment un alignement sur lequel se guident les navires pour entrer dans le havre et éviter l'extrémité extérieure de Middle Ground.

Il a été constaté qu'une grande étendue de la partie nord de cette batture était recouverte, en octobre dernier, de 9 pieds d'eau, tandis qu'il n'y en avait que dix dans le chenal à un endroit immédiatement au nord de la batture.

Avant de se mettre en ligne avec les phares intérieurs, le navire qui s'approche de Presqu'Île pour entrer dans le havre doit changer sa course d'au moins 270 degrés, ce qui, avec certains vents, est tout à fait impraticable.

Une fois en ligne avec Salt Point, la course doit être changée de nouveau dans la direction nord-ouest, afin d'éviter la Calf Pasture Shoal pour entrer dans le havre; de fait, le passage pour arriver à l'entrée, la sinuosité et la largeur insuffisante du chenal sont considérés par les maîtres de navires comme autant d'obstacles à ce qu'il soit utilisé soit comme havre de refuge ou à des fins de commerce.

Cependant, cette nappe d'eau enfermée dans les terres est d'un mille et demi carrés, en profondeur est de 10 à 15 pieds, et l'ancre y est bon.

Sur la carte marine du lac Ontario, publiée en 1838 et corrigée en 1861, deux battures sont indiquées comme situées devant Weller's Beach, et celle qui est la plus au nord représentée comme étant à environ 2 milles à l'est-sud-est du phare principal et cachée par trois pieds d'eau. Ces battures sont aussi indiquées sur une carte du lac publiée en 1866, à Toronto.

Comme des battures situées dans cette position pouvaient nuire considérablement à l'exécution des améliorations projetées pour cette localité, il était de toute nécessité de

constater leur étendue et position exactes. A cette fin, et sous mon contrôle, cette partie du lac a été complètement examinée en octobre dernier par MM. Rowan et Munro, — dont le rapport est ci-annexé, — et cet examen a fait connaître qu'à la place indiquée, c'est-à-dire à 2 milles à l'est-sud-est du phare principal, il y avait de 28 à au-delà de 45 pieds d'eau, et qu'une profondeur de 33 pieds au moins se maintenait sur une étendue considérable dans le voisinage. En un mot, l'on s'est pleinement assuré qu'il n'existait pas de batture dans la position indiquée sur la carte marine plus haut mentionnée, c'est-à-dire vis-à-vis l'entrée de la Baie Weller.

Mais, à un endroit situé à trois milles au sud-quart-sud-est, et à environ 1½ mille vis-à-vis la rive, depuis la grève vis-à-vis la baie Conseccon, il y a une batture rocheuse que l'on n'a trouvée, en octobre dernier, couverte que de dix pieds d'eau sur une étendue considérable, et qui correspond presque avec la batture la plus au sud indiquée sur la carte marine.

Or, pour que cette démonstration soit clairement comprise, le plan No. 6 a été dressé. Il indique en rouge la position que la carte de l'amirauté et celle publiée à Toronto donnent aux battures, et en noir la position réelle de la batture marquée A, établie par une soigneuse triangulation depuis les rives et par de nombreux sondages faits dans toute l'étendue de la baie lorsque le temps le permettait.

On voit par le plan que la batture, telle qu'elle existe réellement, est sur la route des navires venant de l'est et qui passent près de l'île Nicholson pour se diriger soit dans la baie Weller, soit dans le havre de Presqu'île. On doit observer, cependant, que cette route est rarement prise, excepté durant les vents d'est ou les légers vents de terre. La batture est située tout à fait en dehors de la voie ordinaire des navires approchant de Presqu'île ou de la baie Weller, et venant de l'ouest ou du sud. Cela est évident, car elle est à trois milles de la Pointe Presqu'île, et les navires peuvent passer à 500 verges à l'est du phare principal; il reste un passage profond et sans obstacle d'au moins 2½ milles de large.

Comme il n'a pas été pris note, dans le voisinage, des variations du niveau du lac Ontario ou de la Baie de Quinté, il a fallu essayer d'obtenir tous les renseignements possibles à ce sujet; ce qui, dans les circonstances, ne pouvait se faire qu'en s'adressant aux anciens habitants des rives du lac ou de la baie, lesquels, pour la plupart, furent autrefois capitaines de navires ou pêcheurs, et ont dû remarquer les variations du niveau. Les renseignements ainsi obtenus nous étaient données sur les quais, grèves, etc., d'où l'on indiquait certaines marques, que l'on a comparées ensuite en adoptant une donnée commune.

D'après les renseignements que nous avons pu obtenir de cette manière, il paraîtrait que la plus grande variation en temps calme, du niveau du lac, est d'environ *cinq pieds*; mais que, durant les tempêtes du sud-ouest, l'eau s'élève quelque fois en très-peu de temps de deux pieds dans la baie Weller et de 18 pouces dans le havre de Presqu'île, et cela tandis que le même vent a l'effet de diminuer le niveau de la Baie de Quinté.

On a été renseigné d'une manière satisfaisante quant au niveau de l'eau de l'année 1848, période où il est descendu beaucoup plus qu'il ne l'a été depuis, car on a trouvé qu'il devait être d'un pied six pouces plus bas qu'en octobre dernier. La plus haute marque des eaux était de 3 pieds au-dessus du niveau de ce temps, ce qui porte à 4 pieds six pouces la différence entre ces extrêmes.

Mais plusieurs des plus anciens habitants nous ont dit qu'en 1818-20, le niveau était descendu encore plus bas, et que certaines battures, couvertes d'environ 2 pieds d'eau en octobre, se trouvaient à sec. D'où il suit qu'aux périodes ci-dessus, le niveau était de 6 pouces plus bas qu'en 1848, ce qui paraît établir que la plus grande variation est de 5 pieds, ainsi qu'il a été dit plus haut. Cette extrême variation du niveau est corroborée par les registres tenus au Port Dalhousie et à Oswego.

Durant les temps calmes, après les crues de la Trent et de ses tributaires au printemps, les eaux de la Baie de Quinté sont de niveau avec celles du Lac Ontario, mais, comme on l'a dit déjà, un fort vent du sud-ouest fait monter le niveau de la Baie Weller de deux pieds environ, tandis qu'il fait baisser celui de la Baie de Quinté d'environ 1 pied 3 pouces, ce qui donne alors au niveau des deux baies une différence de 3 pieds 3 pouces. Il n'est pas probable qu'une aussi grande différence doive exister entre les niveaux du havre de Presqu'île et de la Baie de Quinté, car le vent qui ferait le plus monter l'eau du havre ne pourrait faire baisser autant celle de la baie.

Un fort vent d'est, au contraire, fera monter de 15 pouces l'eau de la Baie de Quinté, tandis qu'il fera baisser le niveau de la Baie Weller, le long de la rive du lac, d'environ

6 pouces, ce qui donne alors à la Baie de Quinté un niveau d'environ 1 pied 9 pouces plus élevé que celui du lac dans le voisinage.

Les variations ainsi attribuées à la direction et à la force du vent, peuvent, cela va sans dire, avoir lieu en tout temps, et doivent être distinguées des variations périodiques ; en un mot, un vent d'est peut faire baisser l'eau de 6 pouces lorsqu'elle est à son niveau le plus bas, tandis que dans les périodes de temps calme le niveau le plus haut peut être élevé de deux pieds par un fort vent sud-ouest, ce qui porte à 7 pieds 6 pouces la plus grande variation du niveau de la Baie Weller. Dans la Baie de Quinté, on a aussi constaté que le niveau subissait une variation de 5 pieds ; mais comme un fort vent sud-ouest fait baisser l'eau d'environ 15 pouces à la tête de la baie et qu'un fort vent d'est la fait monter d'autant, la variation la plus grande peut être également portée à 7 pieds 6 pouces. Bien qu'elles ne se renouvelent qu'à plusieurs années d'intervalle, la connaissance de ces variations ne laisse pas que d'être très importante par rapport au projet sous considération.

D'après les renseignements obtenus et les examens faits, il appert qu'à certains endroits de la Baie de Quinté le chenal est peu profond, comparativement. La première de ces places se trouve à l'Île des Sauvages ou de la Bataille, près de la tête de la baie, et là, sur une étendue considérable, on a vu qu'il n'y avait que de 12½ à 13½ pieds d'eau, en avril dernier. Le fond est de vase. A une petite distance en aval de Belleville, il n'y a aussi que 18½ pieds d'eau dans le chenal dont le fond est de vase.

A l'Île du Télégraphe, 4 milles au-dessus de Mill Point, le fond est de roc, et sur une petite distance il n'y avait que 13 à 13½ pieds d'eau lorsque les sondages furent faits.

A divers endroits et pointes de la baie, on a constaté l'existence de battures qui rétrécissent le chenal tout en le rendant en quelque sorte tortueux.

Ces faits, joints aux variations causées par les vents et à la diminution de profondeur à l'époque des plus basses eaux, démontrent qu'une profondeur d'environ 10 pieds est la seule sur laquelle on pourrait judicieusement compter dans le temps des basses eaux sans faire de grands frais pour améliorer le chenal à divers endroits de la baie.

Cependant, nous devons dire que le niveau mentionné comme le plus bas est celui des années 1818-20, lequel était de 2½ pieds plus bas que celui constaté par les sondages ; de sorte que, dans les basses eaux ordinaires, la profondeur serait évidemment d'au moins 11 pieds, exception faite pour la tête de la baie, où le niveau baisse pendant les forts vents du sud-ouest.

A l'entrée du havre de la Presqu'Île, et sur une petite distance, la profondeur n'étant que de 10 pieds en octobre dernier, elle sera nécessairement réduite à huit pendant les plus basses eaux.—Ci-joint se trouve le tableau des sondages faits le long du chenal tortueux conduisant à l'embouchure de Weese's Creek :—

Profondeur de l'eau en mars 1868, réduite au plus bas niveau 1818-20 :

Sur une distance de 7,000 pieds, de	12 à 12½	.....de	9½ à 10	
“	3,000	“	13 à 13½	.....de 10½ à 11
“	3,000	“	10 à 12½	.....de 7½ à 10
“	2,000	“	12 à 14	.....de 9½ à 11½
“	5,000	“	12 à 5	.....do 9½ à 2½

Ainsi l'on voit qu'il faudra que le chenal soit approfondi sur grande distance pour obtenir une profondeur de dix pieds dans les plus basses eaux, sans compter le surplus de profondeur nécessaire à son entrée pour faciliter le passage des navires durant les fortes houles.

Dans le chenal de la Baie Weller on a trouvé 14 pieds d'eau, c'est-à-dire qu'il doit y en avoir 12 au moindre niveau ordinaire du lac. Au centre de la baie, comme nous l'avons déjà dit, la profondeur est de 20 à 25 pieds.

La principale raison que l'on fait valoir en faveur d'un canal devant relier le lac Ontario et la Baie de Quinté, est l'avantage que le commerce devra en retirer par suite de ce que les navires de lac pourraient éviter les passages dangereux de la Longue Pointe pendant les tempêtes en passant par les eaux comparativement calmes de la Baie de Quinté.

Pour s'assurer de cet avantage, la profondeur devrait être au moins égale à celle du canal Welland, dans lequel peuvent passer des navires tirant 10½ pieds ; si bien que la

profondeur que l'on peut utiliser dans la Baie de Quinté ne serait que juste suffisante, puisque dans les plus basses eaux elle est de six pieds, et de onze dans les basses eaux ordinaires. Cependant, pour le cas où il serait jugé nécessaire d'augmenter la profondeur par le déplacement des obstacles mentionnés, je suggère que l'on donne au canal une profondeur de 11 pieds dans les plus basses eaux.

En consultant le plan No. 1, l'on peut voir que l'une des trois routes explorées finit au havre de la Presqu'île, et les deux autres à la Baie Weller.

La route No. 1 part de l'angle nord-ouest de la tête de la Baie de Quinté, près de l'embouchure de Dead Creek, et longe le côté nord d'un marais pendant un mille et demi environ. Elle prend ensuite une direction plus à l'ouest et va déboucher à la tête de Weese's Creek, long bras étroit et peu profond du havre de Presqu'île.

Il a été suggéré qu'à partir de l'extrémité de la Baie de Quinté la route devrait diverger, afin que l'entrée se trouvât près de la Pointe du Midi, où les sondages ont fait reconnaître que la grève était plus avantageuse par son inclination.

Cette ligne est presque dans la position de celle dont M. Baird et le colonel Phillpotts ont fait l'évaluation, et qui a été explorée en 1846 par M. Lyons.

C'est la plus longue des trois routes examinées; sa longueur est de 4½ milles. D'après M. Lyons, on pourrait obtenir une profondeur de 10 pieds, pendant les basses eaux, sans miner le roc, sauf sur un point près de l'extrémité de la Baie de Quinté, lequel pourrait même être évité par une légère déviation de la ligne. Mais après de nombreux sondages, on a trouvé qu'à l'extrémité de la Presqu'île il existait un roc d'une étendue de près de deux tiers de mille et de 3½ pieds au-dessus de la ligne de fond de son canal. A une haute pointe près du centre de la route, on a aussi trouvé un banc de roc à environ 5 pieds de la surface du sol et dont l'inclinaison commença à environ 400 pieds de chaque côté.

Il appert aussi que M. Lyons n'était pas bien renseigné à l'égard des variations du niveau du lac, car il porte à deux pieds au lieu de cinq la différence entre les basses et hautes eaux. La ligne de fond qu'il a choisie, et à laquelle il donne 10 pieds dans les plus basses eaux, en aurait à peine huit et demi.

Dans son estimation du prix de revient de cette ligne, M. Baird ne paraît pas avoir songé aux frais d'excavation dans le roc, et l'estimation plus élevée du Col. Phillpotts semble n'être basée que sur l'exploration de M. Baird. Il s'ensuit donc qu'aucune de ces estimations ne saurait être acceptée comme représentant le chiffre réel du prix qu'auraient coûté, même dans le temps, les travaux nécessaires à la navigation artificielle alors projetée; et il va sans dire qu'elles sont encore moins acceptables aujourd'hui, vu la grande augmentation survenue depuis lors dans le prix de la main-d'œuvre.

La profondeur que l'on veut donner aujourd'hui au canal est de 11 pieds durant les plus basses eaux, sur une largeur de fond de 100 pieds au moins, de sorte qu'il y aura beaucoup plus d'excavation à faire dans le roc qu'il n'y en eût eu pour les dimensions que l'on voulait donner précédemment au canal. Le dragage à faire sera aussi plus considérable, dans le havre de la Presqu'île comme dans la Baie de Quinté.

La route No. 2 part de la Baie de Quinté, près de la Pointe-du-Midi, et suit une direction ouest le long du bord sud du marais de Dead Creek; de là, elle tourne au sud et entre dans la Baie Weller, à un endroit appelé Anse de Stoneburgh. La longueur de cette route est d'environ deux milles, 5,040 pieds. La moitié au moins de cette distance, jusqu'à l'extrémité de la Baie de Quinté, est sur un sol de sable, et le sol de l'autre partie, près la Baie Weller, est principalement de roc recouvert d'une couche de sable et de marne.

A la Baie de Quinté, la longueur du dragage à faire pour arriver à dix pieds de profondeur dans les plus basses eaux sera d'environ 3,000 pieds de moyenne épaisseur; depuis la rive, sur une longueur de 1,200 pieds, il devra être de 6 pieds trois pouces d'épaisseur, et sur la distance des 1,800 autres pieds, de 1 pied trois pouces en moyenne.

Si l'on dirigeait à la Pointe-du-Midi la ligne conduisant au havre de la Presqu'île. l'étendue de dragage ci-dessus serait la même pour les routes Nos 1 et 2.

A l'entrée de la Baie Weller, il faudra faire 2,000 pieds d'excavation d'une profondeur moyenne de 7 pieds;—sur ces deux mille pieds, 1,600 seraient dans le roc, à une profondeur moyenne de 6 pieds. L'autre partie est principalement de sable et d'argile bleue.

La route No. 3 part de l'angle sud-ouest de la tête de la Baie de Quinté et suit une direction sud-ouest vers Mud Creek; de là, le long de l'embouchure de ce ruisseau à la Baie Weller, au sud de la Pointe-au-Pin, distance de 2 milles 1,880 pieds.

Environ un mille de cette route, près de l'extrémité de la Baie de Quinté, passe sur un roc, dont la moitié devrait être minée de 25 à 30 pieds de profondeur, et le reste d'une moyenne de 12½ pieds. L'autre mille et un tiers passe sur un sol de sable et d'argile.

A la décharge à la Baie de Quinté, la même étendue de draguage que pour la route No. 2 sera nécessaire. A l'extrémité de la Baie Weller il faudra faire environ 3,520 pieds de draguage, sur une moyenne de 4 pieds 6 pouces de profondeur, pour atteindre la profondeur de 10 pieds dans les plus basses eaux.

Cette ligne conduirait, en suivant une direction oblique, dans la Baie Consecon.

D'après la description concise ci-dessus des diverses lignes explorées, on peut voir que la route No. 1 est d'environ 1½ mille plus longue que No. 2; que le No. 3 est de près de deux tiers de mille plus courte que la route No. 2, et qu'à toutes les entrées il faudra faire des travaux considérables pour obtenir la profondeur d'eau voulue.

Au havre de la Presqu'île (l'entrée de la route No. 1) il y aura beaucoup de draguage à faire pour arriver à la profondeur projetée. Le chenal est embarrassé; il faudrait lui donner une largeur de 250 à 300 pieds au moins, et à son extrémité extérieure il faudrait lui donner un surplus de profondeur pour que, durant les fortes houles et en plongeant, les navires ne touchent pas fond. A l'Anse de Stoneburgh (route No. 2) il faudrait, comme on l'a dit plus haut, miner une quantité considérable de roc sous l'eau, et à l'extrémité de la route No. 3, Baie Weller, il faudrait draguer environ deux tiers de mille sur la vase et le sable à une profondeur moyenne de 4½ pieds.

Une comparaison des distances depuis un point dans le lac, lequel peut être regardé comme commun à la navigation du havre de la Presqu'île et de la Baie Weller, fait voir que la longueur depuis ce point, *viâ* le havre et la route No. 1 jusqu'à la Baie de Quinté, serait au moins deux fois plus grande que celle *viâ* la Baie Weller jusqu'au point de départ de la route No. 2 ou 3.

La Baie Weller, cependant, est en ligne directe, et ses eaux ont la profondeur voulue, tandis qu'à l'entrée de la route No. 1 se trouve tout-à-fait en dehors de cette ligne, et que l'on ne peut y arriver que par un chenal tortueux qu'il faudrait draguer dans le havre de la Presqu'île. Ce qui reste donc à faire serait de comparer la distance depuis l'embouchure du havre jusqu'à la Baie de Quinté (route No. 1) à celle depuis les entrées de la Baie Weller jusqu'à la Baie de Quinté pour les Nos. 2 et 3, et cette comparaison ferait voir que la longueur de la première route est d'au moins 3 fois plus considérable que celles des deux autres.

Quand même le chenal du havre de la Presqu'île serait fait, les difficultés inévitables qu'y trouverait la navigation s'opposeraient toujours à l'adoption de la route No. 1.

Ainsi, le choix à faire resterait entre les routes Nos. 2 et 3, dont l'une ou l'autre pourrait être modifiée.

Comme nous l'avons déjà dit, les dépenses pour faire une entrée à l'extrémité de la Baie de Quinté seraient à peu près les mêmes pour ces deux routes, et il y a lieu de croire que l'une serait aussi accessible que l'autre.

Sur la Baie Weller, la route No. 2 offre une bonne entrée; mais il y aurait beaucoup de roc à miner sous l'eau.

Bien que le draguage de l'entrée de la route No. 3 ne dût se faire que dans de la vase, le chenal serait inévitablement tortueux, et à son entrée immédiate il serait quasi parallèle à la batture à Bald Head, ce qui en rendrait l'accès en quelque sorte incertain, et, d'un autre côté, il est douteux que le chenal approfondi restât ouvert s'il n'était protégé par une ligne de caissons. Si ces travaux de protection devenaient nécessaires, ils nuiraient au seul chenal conduisant à la Baie Consecon.

Nous devons dire, cependant, que sur toute ligne entre les routes No. 2 et No. 3, il y aurait probablement plus d'excavations dans le roc à faire sous l'eau que par la route No. 2, car l'eau est peu profonde sur une grande distance depuis la rive le long de la tête de la Baie.

D'après ce qui a été dit à l'égard de la variation des niveaux, il est évident que pour s'assurer en tout temps la libre circulation du canal, il faudrait construire une écluse, laquelle serait sans doute placée dans la tranchée faite dans le roc, d'une longueur suffisante pour donner passage aux navires de la plus grande classe qui navigueront par cette route.

S'il se trouvait que le roc est solide, les côtés de la tranchée pourraient être coupés presque verticalement à l'endroit choisi pour l'écluse, dont les poteaux tourillons et enclaves pour ses portes seraient séparés par une distance de 250 à 300 pieds. Pour un mur en maçonnerie on pourrait ensuite élever à la hauteur voulue les côtés du sas d'écluse.

L'on croit que la largeur du fond du canal devrait être d'au moins 100 pieds, et que dans les tranchées de roc les bords pourraient avoir une inclinaison d'un quart sur un. Dans les endroits sablonneux, on donnerait l'inclinaison qui serait trouvée praticable, et le creusement devrait être fait sur une largeur suffisante au-delà de la ligne du canal, afin que ses bords puissent être revêtus à l'aide de la pierre tirée des tranchées faites dans le roc. Les soudaines variations du niveau de l'eau pourraient rendre le courant du canal assez fort pour dégrader les levées si elles n'étaient ainsi protégées.

La profondeur du canal a été fixée à 10 pieds, pour la raison qu'une partie considérable de l'une ou de l'autre route sera sur un terrain rocheux et qu'une plus grande profondeur serait çà et là très-difficile à obtenir. D'un autre côté, cette profondeur évitera le creusement dans le cas où l'on obtiendrait, dans la Baie de Quinté, plus que les dix pieds sur lesquels on compte dans les plus basses eaux.

On a démontré que la plus grande variation, quelle qu'en soit la cause, pourrait être de 7½ pieds. La variation normale du lac est de 5 pieds, et les vents du S. O. élèvent de deux les eaux de la Baie Weller. L'autre variation est due aux vents d'E. qui font baisser de six pouces le niveau. Ces différentes variations peuvent survenir durant les plus basses eaux, mais comme elles n'ont lieu qu'à de rares intervalles on ne peut s'attendre qu'elles soient cause d'inconvénients sérieus ni de longue durée.

La hauteur à laquelle pourrait s'élever l'eau du canal serait de 18 pieds environ, de sorte que les bords devraient être de trois pieds au moins plus haut que ce niveau éventuel, ou de 21 pieds, afin d'empêcher l'inondation des terres voisines.

Afin de protéger les entrées de l'envasement, il sera nécessaire d'établir des lignes de caissons depuis la rive. Pour effectuer ces ouvrages à l'extrémité de la Baie de Quinté, sur l'une ou sur l'autre route, il faudra probablement 1,000 pieds linéaires de bois de chaque côté, sur une largeur d'au moins 16 pieds. Ces quais devraient être séparés d'environ 100 pieds l'un de l'autre, et le dragage opéré jusqu'au-delà et au moins sur la même largeur, de manière à ce que la profondeur soit de 10 pieds dans les plus basses eaux.

Pour arriver à la profondeur de 7 pieds sur la batture de l'extrémité de la Baie Weller, route No. 3, il faudrait au moins 25,000 pieds de caissons, placés soit en ligne courbe, soit angulaire, mais il serait inutile de songer à placer là des quais, car, dans l'une ou l'autre de ces positions, ils donneraient lieu à la formation de dépôts. De plus, des quais de cette longueur resserreraient l'entrée de la Baie Consecon, dont le chenal extérieur est presque parallèle avec la batture. Ils rendraient son accès difficile tout en faisant diminuer sa profondeur. En somme, cette entrée n'est pas avantageuse.

L'entrée de la route No. 2, à l'Anse de Stoneburg, serait d'un accès facile, car elle est presque en ligne directe avec le chenal conduisant à la baie. De ce côté, il y a de l'eau profonde plus près de la rive que partout ailleurs; mais, comme nous l'avons déjà dit, la plus grande objection qu'elle rencontre vient de ce que sa grève est un roc.

L'anse pénètre dans les terres à environ 1,400 pieds de la ligne de grève, et présente une largeur moyenne d'un-quart de mille. A 1,000 pieds de la rive, il y a actuellement une profondeur d'environ 6 pieds d'eau. Cette disposition des lieux permettrait de construire sur la couche d'argile qui recouvre le roc, un barrage fixe; entre ce barrage et l'est de la grève, on pourrait déposer le surplus des matériaux provenant de l'excavation.

Sur une distance de 700 pieds plus loin, c'est-à-dire, jusqu'à l'extrémité de l'excavation dans le roc, on aurait à construire un coffrage étroit formant batardeau. De l'extrémité de ce batardeau un barrage devrait traverser le chenal pour aller rejoindre une autre ligne du côté opposé de l'entrée projetée.

On pourrait alors assécher la partie enclose par les barrages et y enlever les roches. Ce travail entraînerait nécessairement des dépenses considérables, mais ce semble être le seul moyen d'obtenir la profondeur d'eau nécessaire à cet endroit.

Il y a, cependant, un avantage dans l'existence du roc à d'autres points près de l'extrémité ouest de cette ligne, c'est de pouvoir placer l'écluse à l'endroit où auraient lieu, sans doute, les plus grandes fluctuations, tandis que, sur la route No. 3, on serait forcé de placer l'écluse à environ un mille de la Baie de Quinté, laissant, de cette manière, l'extrémité de la Baie de Weller ouverte aux effets des variations soudaines de niveau dans le lac.

En somme, la route No. 2 semble préférable à la route No. 3 pour trois raisons: elle est d'accès plus facile, sa direction générale est meilleure et les constructions y seront moins coûteuses.

D'après les descriptions précédentes et en consultant les plans et sections ci-annexés, on peut se former une idée assez claire de l'étendue et de la nature des travaux que l'on devra exécuter sur l'une ou l'autre des routes explorées.

Voici l'évaluation du coût respectif de ces travaux :—

Route No. 1.....	\$1,290,000
“ No. 2.....	860,000
“ No. 3.....	940,000

Ces chiffres représentent la valeur totale des diverses catégories d'ouvrages ; dans des limites raisonnables on s'est basé, pour l'évaluation, sur des quantités plus fortes que moins, et l'on a tenu compte des dépenses imprévues que l'on a toujours à faire dans une entreprise de cette nature et de cette étendue.

On observera que les considérations alléguées en faveur de cette entreprise sont d'une nature entièrement commerciale, mais bien qu'elles soient d'une haute importance, il est permis de douter que le canal, s'il est construit, donne jamais à la navigation générale des avantages suffisants pour justifier des dépenses aussi considérables.

Toutefois, plusieurs hommes dont l'opinion, en fait de navigation et de stratégie, fait autorité, ont déclaré, à diverses reprises, qu'il serait désirable d'établir une station navale à quelque point de la Baie de Quinté, avec un accès facile du côté de l'ouest,—avantage qu'offrirait le canal Murray projeté ; il n'est donc pas impossible que des considérations de cette nature l'emportent sur celles d'économie ordinaire, et constituent de puissants arguments en faveur du projet.

J'ai l'honneur d'être, etc.

(Signé,)

JOHN PAGE,  
*Ingénieur-en-chef des T. P.*

## APPENDICE No. 9.

### CANAL RIDEAU.

*Description des ouvrages et réparations durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868.—  
J. D. Slater, Contrôleur.*

(No. 4,885.)

OTTAWA, le 7 octobre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre circulaire No. 3,289, en date du 29 septembre, par laquelle vous m'invitez à envoyer un rapport décrivant les travaux et réparations faits aux constructions placées sous mon contrôle. Aux termes de cette circulaire, je vous sou mets respectueusement le rapport qui suit :—

#### CONSTRUCTIONS NOUVELLES.

Sous ce chef, il n'y a que le nouveau pont de bois à Manotic ; il a 331' 5" de long et est composé de 5 arches de 40 pieds en charpente, et un arche de 37 pieds sur laquelle est établi un pont-tournant. Cette construction fut terminée le 23 avril par John O'Connor, entrepreneur, et a coûté \$6,354.

#### RÉPARATIONS.

Elles ont été considérables. On a enlevé la charpente des portes d'écluses et des ponts-tournants, et ces réparations occupent du monde toute l'année, car il faut se procurer les planches et autres matériaux avant la clôture de navigation et travailler pendant tout l'hiver, quelquefois même après l'ouverture de la navigation, au printemps suivant. Durant l'année dernière, huit paires de portes d'écluses ont été reconstruites, ainsi que deux ponts-tournants, l'un aux moulins de Kingston et l'autre à la chute à Smith. Voici le détail des principales réparations aux diverses stations :—

##### *Moulins de Kingston.*

Pont-tournant entièrement renouvelé, abords en pierre de taille reconstruits, fondation neuve en pierre pour la plateforme tournante, abords réparés, marches neuves, clôtures, etc.

Au grand pont, sur le chemin macadamisé, on a posé un revêtement neuf, en planches de frêne, et fait d'autres réparations ; 350 verges cubes de gravier ont été employées pour le revêtement et les réparations de la grande levée, deux paires de portes d'écluses ont été renouvelées et l'on a fait diverses réparations au mécanisme, etc.

##### *Moulins de Brewer.*

Les portes inférieures de l'écluse ont été renouvelées, on a fait des réparations au mécanisme et posé un revêtement de gravier sur la digue.

##### *Moulins de Brewer, en haut.*

On a fait des préparatifs et recueilli des matériaux pour reconstruire le pont à cette station comme à celle des moulins de Kingston.

##### *Chute à Jones.*

A cette station, deux paires de portes d'écluse ont été renouvelées, et l'on a fait les réparations ordinaires au mécanisme. Les portes inférieures de l'écluse ont dû être abaissées pour les réparer ; on a asséché et nettoyé l'écluse et fait diverses réparations au busc et au mécanisme ; il faut encore quelques réparations secondaires à cet endroit.

*Davis.*

Batardeau, écluse d'épuisement, réparations au seuil, aux ferrures, à la maison de l'éclusier, etc.

*Chaffey's.*

Poteau busqué neuf, grille de trappe, etc.

*Newboro'.*

A cette station, il y a une tranchée tortueuse dans le roc, longue d'environ un mille et qui unit les eaux au biez culminant. Cette tranchée était un peu obstruée par des pierres et des atterrissements; on a construit un batardeau et nettoyé la tranchée.

*Narrows.*

Batardeau et réparations au déversoir régulateur. Le 12 juillet, la porte inférieure de l'écluse ne fonctionnait pas, et le vapeur *City of Ottawa* fut retenu à cet endroit; il fallut envoyer le vapeur *Swan* à Kingston pour ramener un charpentier et les appareils nécessaires pour relever la porte; la roue ne marchait pas; on y fit les réparations nécessaires, et l'écluse fut ouverte le 15 à 3 h. p. m.

*Poonamalie.*

Diverses petites réparations aux vannes et au mécanisme.

*Chute à Smith (écluse simple).*

Poteaux busqués neufs, deux paires de balanciers neufs, réparations aux portes, lambris, etc.

*Chute à Smith (écluses accolées).*

Le pont-tournant à cette station a été renouvelé, ce qui a nécessité l'établissement d'un pont temporaire. Les portes inférieures de l'écluse ont été renouvelées; cadres neufs pour les ventelles; grilles neuves; on s'est procuré le bois de chêne pour la construction de trois nouvelles paires de portes.

*Old Slys.*

A cette station l'eau avait formé une large ouverture au fond de l'écluse supérieure; cette ouverture avait 15 pieds carrés au sommet et 8 pieds de profondeur dans le roc schisteux, ce qui occasionnait une fuite considérable sous le mur de l'est. On a rempli cette ouverture avec du coffrage et des pierres; on a planchéié l'écluse à neuf, posé un lambris aux portes supérieures et fait diverses réparations.

*Edmonds.*

Lambris aux portes supérieures et réparations diverses.

*Maitlands.*

A cette station l'eau s'échappait par des terres basses, environ un mille et demi à l'est de l'écluse; on appelle cet endroit *break ground* (la fondrière). C'était toujours à ce point que la navigation était interrompue en premier lieu, et l'on avait échoué dans tous les essais pour parer à cet inconvénient. L'an dernier, au moyen de quelques fagots de broussailles et avec des pierres on est parvenu à arrêter l'eau en partie, et pendant toute la saison des sécheresses l'eau est restée au-dessus du niveau navigable.

*Merrickville.*

Quai neuf et réparations à l'ancien; clôtures neuves, et réparations diverses.

*Burritts.*

Planchéiage et réparations au tablier de la digue.

*Long Island.*

Réparations considérables à la maison de l'éclusier, savoir : fenêtres neuves, couverture neuve et autres réparations secondaires.

A Manotie, la partie supérieure de l'empellement a été renouvelée, ainsi que les lambris ; plus, quelques réparations secondaires.

*Hogsback.*

A l'ouverture de la navigation, au commencement de mai, les bajoyers au côté ouest de l'écluse inférieure semblaient prêts à manquer ; le mur était brisé depuis plusieurs années et s'ébranlait de plus en plus à chaque éclusage. L'ingénieur en chef visita la station, et il fut décidé d'assujettir le mur au moyen de liens de fer et de baguettes fixées à de longs madriers plantés derrière le mur ; depuis qu'on a fait cette réparation, le mur ne semble pas s'être ébranlé ; mais bientôt il faudra l'abattre et le reconstruire. La navigation a été suspendue à ce point depuis le 5 jusqu'au 17 mai.

*Ottawa.*

Deux paires de portes neuves, réparations à la maison de l'éclusier, aux ferrures et au mécanisme, etc.

J'ai l'honneur, etc.,

F. BRAUN, écuyer,

Secrétaire du Département des Travaux Publics,  
Ottawa.

JAMES D. SLATER,

Contrôleur, C. R.

## APPENDICE No. 10.

### CANAL DE ST. PIERRE—NOUVELLE-ECOSSE.

*Description de l'ouvrage ;—Alex. McNab, Ingénieur.*

(No. 5,191.)

HALIFAX, N.-E., 27 octobre 1868.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans une lettre qui m'a été adressée le 23 ultimo par le secrétaire du Département des Travaux Publics, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant qui contient un historique détaillé des travaux faits sur le canal St. Pierre, Cap Breton, depuis ses commencements jusqu'au 30 juin 1867.

D'après les renseignements les plus certains que l'on puisse obtenir, j'apprends qu'autrefois l'on attachait beaucoup d'importance à la construction de ce canal, surtout chez des personnes dont la position et l'influence dans la société étaient une preuve d'un vif désir de travailler au progrès général de l'île du Cap Breton au moyen de travaux publics, et la première démarche qui fut faite à l'égard des travaux paraît avoir eu lieu vers l'année 1826, époque à laquelle il fut soumis un rapport de Francis Hall, qui évaluait le coût d'un canal de 2,400 pieds de longueur, de 22 pieds de largeur au fond, et de 12 pieds à la surface de l'eau, à \$68,600. Il ne fut rien fait à la suite de ce rapport, et le projet resta en suspens jusqu'à l'année 1850, où il fut repris par Charles Fairbanks, qui visita les lieux et soumit un rapport à l'appui de la possibilité d'exécution et de l'importance de l'entreprise. Il prétendait en même temps que la somme de \$40,000 suffirait à défrayer tous les frais de construction du canal.

Dans l'été de 1853, P. J. S. Barry, capitaine aux Ingénieurs Royaux, se rendit à St. Pierre à la demande du gouvernement, et fit une exploration du terrain préparatoirement à un rapport, dans le but de faire commencer les travaux sous peu de temps. Les études et calculs nécessaires ayant été faits, le capitaine Barry soumit ses opinions sur le sujet le 31 août 1853, et évaluait le coût des travaux à \$71,000.

Cette somme devait suffire à la construction d'un canal de 22 pieds de largeur au fond, et de 13 pieds de hauteur d'eau.

Plus d'un an après, c'est-à-dire le 7 septembre 1854, les travaux furent commencés sous la direction de trois commissaires, qui devaient recevoir cinq pour cent des sommes dépensées, et l'ouvrage se fit à la journée jusqu'à la fin du mois suivant, après quoi on jugea prudent de le suspendre pour la saison.

Pendant ce temps, il avait été enlevé 12,266 verges cubes de terre, et les dépenses s'élevaient à la somme de \$6,033.83.

L'ouvrage fut repris au printemps suivant, (mais la date précise n'est pas mentionnée dans les rapports officiels), et l'excavation en terre fut donnée à l'entreprise à John McLeod, au prix d'un chélin et deux sous, ou environ 22 centins par verge cube. M. C. W. Folsom avait d'abord été nommé ingénieur conducteur. Jusqu'au 31 décembre 1855, il fut enlevé 39,600 verges cubes de terre, au prix de \$10,841.60.

En janvier 1856, les travaux furent recommencés, sous la même direction, mais immédiatement suspendus jusqu'au mois de mai suivant, à cause de la rigueur de la saison ; ils furent alors repris et poursuivis jusqu'à la fin de septembre, où ils furent interrompus.

Pendant cette saison, il fut enlevé 20,014 verges cubes de déblais, au prix de \$6,735.33. La quantité totale enlevée depuis le commencement des travaux jusqu'à cette dernière date s'élevait à 71,880 verges cubes, au prix de \$23,610, y compris les frais de la commission et toutes les dépenses incidentes de l'entreprise.

A une réunion du conseil exécutif qui eut lieu à l'hôtel du gouvernement le 14 août 1856, la résolution suivante fut passée :—

“ L'attention du conseil ayant été attirée sur le canal St. Pierre et sur les mesures à prendre à son sujet, il est—

“ Ordonné,—Que le procureur-général s'abouche avec M. Talcott, l'ingénieur civil qui a dernièrement examiné le canal de la Compagnie de Navigation Intérieure, et l'invite à

venir au Cap Breton en septembre prochain, afin de faire rapport sur les travaux en premier lieu mentionnés."

Sur l'autorisation donnée par cette résolution, une lettre détaillant les renseignements que le gouvernement désirait obtenir au sujet du canal fut adressée à M. W. H. Talcott par le procureur-général, le 30 août 1856, et le dernier paragraphe disait que "le gouvernement, qui vous accorde sa plus entière confiance, attendra avec anxiété votre rapport sur une entreprise qui a donné lieu à de grandes espérances et qui est universellement regardée comme de la plus grande importance."

Sur réception de ses instructions, M. Talcott se rendit immédiatement à St. Pierre et fit les calculs et observations qui pouvaient lui permettre de présenter un rapport sur la possibilité d'exécution des travaux, et les frais probables que devait entraîner leur achèvement. Les dimensions sur lesquelles il basait ses calculs et ses évaluations étaient celles d'un canal de 22 pieds de largeur au fond, et de 13 pieds de hauteur d'eau; il évaluait le coût de l'achèvement de l'entreprise à \$136,000.

L'on demanda aussi à M. Talcott si le meilleur moyen d'ouvrir une communication à travers l'isthme de St. Pierre était la construction d'un canal, et il répondit que le seul autre moyen possible était la construction d'un chemin de fer maritime, sur un plan incliné, et il ajoutait que, bien que ce moyen *pût s'appliquer* dans le cas actuel et bien qu'il *pût* être employé avec succès, la grande objection qu'il offrait était la dépense constante que nécessiterait son fonctionnement, car il y faudrait employer la vapeur comme force motrice, ce qui, joint aux frais d'entretien et de renouvellement du mécanisme, dépasserait de beaucoup l'intérêt sur l'économie de dépenses qu'occasionnerait l'exécution d'un pareil ouvrage comparativement à celles d'un canal. Ce dernier mode était donc recommandé comme étant le plus propice.

Aucune action directe ne suivit ce rapport, et au mois de juin 1858, M. James Lawrie, alors ingénieur en chef des chemins de fer de la province, fut chargé par un nouveau gouvernement d'examiner les travaux dans le but d'établir le coût probable de leur achèvement. Il soumit un rapport dans le cours du mois suivant, et ses évaluations, basées sur les dimensions adoptées par M. Talcott, étaient de \$208,560.

Il portait aussi le coût d'un chemin de fer maritime à \$25,280, mais au lieu de l'emploi de la vapeur comme force motrice, M. Lawrie recommandait que l'on employât des chevaux ou des bœufs pour le transport des bateaux sur le portage. Ce mode de transport aurait restreint l'usage du chemin de fer aux petits bateaux de 2 à 5 tonneaux, et aurait été, en conséquence, parfaitement inutile pour le service que l'on avait en vue dès l'abord, c'est-à-dire, d'établir une communication directe entre l'Atlantique et le lac du Bras d'Or, à l'isthme de St. Pierre, pour les navires engagés dans le commerce du charbon et le cabotage de la province, dont un grand nombre sont d'un tonnage considérable.

Les travaux paraissent avoir été interrompus pendant un certain tems, car en consultant les journaux de la Chambre d'Assemblée l'on voit qu'une pétition lui fut présentée, le 3 mars 1863, demandant l'achèvement du canal, et que le 21 mars de l'année suivante, il fut présenté une autre pétition dans le même sens.

En juillet 1864, l'ouvrage fut repris et placé entre les mains de commissaires, avec M. H. F. Perley pour ingénieur; ils firent travailler à la journée jusqu'au mois de décembre suivant.

Les matériaux enlevés durant cette période consistèrent en 29,612 verges cubes de terre, et 1,277 verges cubes de roc, et les dépenses totales qui y furent encourues s'élevèrent à \$11,941.30½.

En février 1865, M. Perley fit, pour l'information du gouvernement, un rapport sur l'état des travaux, et évaluait les frais de leur achèvement à \$125,943.62; cette somme était basée sur les dimensions adoptées par MM. Talcott et Lawrie. L'immense différence qui existe entre ces diverses évaluations, qui sont au nombre de cinq, s'explique par la très grande différence des prix portés comme valeur de l'ouvrage. M. Hall évaluait le coût des excavations à 25 cts. par verge cube; M. Fairbanks à 8 cts; le capitaine Barry à 15 cts; M. Talcott fixait 35 cts. pour les déblais en terre et \$1 pour les excavations pratiquées dans le roc; M. Lawrie, 40 cts. pour la terre et \$1 à 1.50 pour le roc, suivant sa position au-dessus ou au-dessous du niveau de l'eau; et M. Perley les évaluait en moyenne à 35 cts. pour la terre et 95 cts. pour le roc. Se fondant sur ces derniers rapport, et évaluation, un bill fut passé par la Chambre d'Assemblée, le 2 mai 1865, ouvrant un crédit de \$125,

000 et plaçant la construction du canal sous la direction et le contrôle du Bureau des Travaux, avec pouvoir de faire exécuter les travaux soit à la journée, soit à l'entreprise. Dans le cours du mois suivant, une quantité d'ouvrage spécifiée fut marquée par M. Perley, embrassant environ 90,000 verges cubes d'excavations, et elle fut donnée à l'entreprise, avec l'approbation du gouvernement, à MM. Brooks et Cie., qui complétèrent leur engagement en décembre 1866.

La quantité totale de déblais enlevés en vertu de leur contrat fut de 93,223 verges cubes de terre, et 1,677 verges cubes de roc, au coût de \$31,458.05.

En juillet 1865, M. Perley résigna sa position et fut remplacé par le soussigné comme ingénieur provincial.

Dans le but de hâter les travaux autant que possible, des soumissions pour les différents ouvrages non compris dans le contrat de Brooks, Foster et Cie., et nécessaires à l'achèvement du canal, furent demandées en mai 1866, et celle de M. Patrick Purcell étant regardée par le gouvernement comme la plus acceptable, l'entreprise lui fut accordée et les opérations furent immédiatement commencées.

Le plan ainsi adopté mettait les travaux dans une position avantageuse, car par ce moyen il y avait deux contrats en existence, arrangés tous deux de manière à ne pas se nuire mutuelle, ce qui hâtait considérablement les progrès de l'ouvrage.

Il devint bientôt évident qu'il fallait ajouter quatre pieds de largeur au canal tel que commencé, afin de faciliter le passage des navires qui se serviraient le plus du canal.

Cet élargissement fut ordonné par le gouvernement, et la forme partie de l'entreprise accordée en mai 1866, dont le contrat est encore en vigueur.

Le contrat est basé sur un cahier de charges qui oblige les entrepreneurs à exécuter, sans égard à leur quantité, tous les travaux nécessaires à l'entier et parfait achèvement du canal, et la somme dépensée en conséquence de ce contrat, jusqu'au 30 juin 1857, y compris les 10 pour cent retenus sur les certificats mensuels, s'est élevée à \$67,060.08.

En sus de cette somme, celle de \$4,020.51 a été payée entre le mois d'avril 1865 et cette dernière date pour services d'ingénieurs, indemnités de terrains et autres dépenses incidentes aux travaux.

L'on verra, d'après les remarques qui précèdent, qu'il a été encouru une dépense totale de \$138,090.70½ depuis le commencement des travaux, en septembre 1854, jusqu'au 30 juin 1867, date de l'union des provinces.

La longueur du canal est d'un demi mille, moins une fraction, et la plus profonde excavation, mesurée du sommet du terrain naturel au fond, est de 74 pieds, ou une moyenne de 50 à 55 pieds sur toute cette longueur.

Les matériaux enlevés se composent d'une argile dure et excessivement tenace, et de roche syénite à travers les filons de laquelle l'eau s'écoule en grande quantité dans les excavations, ce qui nécessite l'emploi constant de deux pompes à vapeur.

L'on peut dire que le niveau de l'eau du lac du Bras d'Or est constant, car il n'est affecté que par un grand vent de plusieurs heures venant de l'Est et de l'Ouest, il est à trois pieds au-dessus des marées basses, et à quatre pieds au-dessous des marées du printemps dans la Baie de St. Pierre, ce qui fait une élévation de sept pieds dans les marées, à cet endroit.

Une écluse d'une longueur totale de 275 pieds, y compris un sas de 120 pieds, d'une largeur de 26 pieds entre les piliers, a été construite en maçonnerie; et dans le cours d'un mois, les portes, au nombre de quatre, avec valves de fonte de 5½ par 2½ pieds, assujetties à un arbre de couche en fer battu de 2 pouces de diamètre, mises en mouvement du haut du pont de pied couvert jusqu'au haut de la porte, seront terminées.

Au fond et près du pied de ces portes il sera placé un rouleau en fonte de 4 pouces de largeur et de 15 pouces de diamètre, dont l'essieu sera en fer battu tournant dans une boîte en fonte garnie de portées en cuivre.

Cette boîte sera reliée à une plaque d'ajustement de même métal et arrangée de manière à pouvoir être élevée ou baissée à volonté au moyen d'une tige régulatrice en fer ouvré, maniée de la passerelle, et le rouleau traversera un segment en fonte assujetti au plancher de l'écluse.

Les portes seront composées d'une série de couches ou panneaux en épinette noire, chacun de 8 pouces d'épaisseur, de 15 pouces de largeur aux extrémités, et de 18 pouces au centre; des poteaux ou défenses en bois dur, posés verticalement, s'étendront sur toute la hauteur des portes, et seront fortement assujettis à leurs extrémités. Les portes fon-

tionneront au moyen d'une manivelle placée sur la faite de l'écluse, et fortement assujettie et reliée avec elles par une chaîne de  $\frac{2}{18}$  de pouce de diamètre, passant par un trou pratiqué dans la maçonnerie et aboutissant au pied de la porte.

Il a fallu construire un mur d'appui en pierre sèche en plusieurs endroits du canal, afin de supporter l'immense talus, là où l'excavation en terre glaise s'étend jusqu'au fond du canal.

Le principal chemin de poste d'Halifax à Sydney, C. B., traverse le canal à une légère distance et à 25 pieds au-dessus du niveau du lac du Bras d'Or; il a fallu en conséquence construire un pont-tournant, dont le modèle est désigné sous le nom de "Howe truss."

Ce pont repose sur un pilier et des culées en maçonnerie, et a une longueur totale de 87 pieds, et une largeur de 14 pieds.

Avec encore environ 20,000 verges cubes de draguage à l'entrée qui donne sur l'Atlantique, tous les travaux nécessaires à la construction du canal St. Pierre sont compris dans l'esquisse ci-dessus.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. MACNAB,

I. C.

L'Hon. WM. McDougall, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics,  
Ottawa.

*Description des travaux faits durant l'année fiscale finissant le 30 juin 1868, par Alex. McNab, Ingénieur.*

(No. 5,192.)

HALIFAX, N. E., 24 octobre 1868.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans la lettre du Secrétaire du Département des Travaux Publics, en date du 28 ultimo, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint un rapport sur les progrès des travaux faits au canal St. Pierre, Cap Breton, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1868.

Les opérations de cette période de temps se sont principalement bornées à l'enlèvement du roc et à la construction de la maçonnerie de l'écluse; le premier représente 26,562 verges cubes, et la dernière 2,032 verges cubes, entraînant une dépense de \$59,147, qui, avec celle causée par quelques services additionnels, comme l'assèchement, l'excavation en terre et le mur d'appui en maçonnerie, mentionnés en détail dans les certificats mensuels, forment une dépense totale de \$74,552.52.

Sur cette somme, il est retenu dix pour cent comme garantie de l'entier accomplissement de l'entreprise.

Deux pompes à vapeur ont été employées constamment, jour et nuit, à tirer l'eau qui s'accumulait dans les excavations, venant des nombreuses sources qui se trouvent sur le parcours du canal, et la manière efficace dont ce service a été accompli a grandement contribué à l'avancement de l'ouvrage.

D'après des percements faits dans le lac à l'extrémité du canal qui aboutit au Bras d'Or, l'on a découvert des couches de roche à différents endroits, au-dessus du niveau de l'excavation projetée, s'étendant à 150 pieds de la rive, et il fallut en conséquence construire une levée suffisamment forte pour résister à une pression d'environ 18 pieds de chute d'eau, et assécher l'espace intermédiaire afin d'enlever la roche. Cette levée fut terminée au commencement de l'été, et l'excavation de la terre et de la roche avance rapidement.

Les chardonnets et la faite de l'écluse seront en grès apporté de l'île Bouldarie, située à l'extrémités est du lac Bras d'Or, éloignée de 40 milles du canal, et le reste de la maçonnerie sera en pierre calcaire et syénite tirée en blocs d'une grande superficie.

Un personnel d'environ 150 ouvriers et de 25 voitures a été constamment employé aux travaux durant toute l'année, et s'il ne survient aucun accident imprévu, l'on pense qu'à la fin de décembre prochain les travaux seront assez avancés pour permettre de lâcher l'eau dans le canal.

Il est fort à désirer que cela ait lieu si c'est possible, car le draguage du chenal à pratiquer dans la Baie St. Pierre, sur l'entrée de l'Atlantique, pourra alors être entrepris durant l'hiver et être entièrement terminé à temps pour permettre le passage des navires dans le canal à l'ouverture de la navigation, l'année prochaine.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ALEX. McNAB,  
I. C.

L'Hon. Wm. McDougall, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics,  
Ottawa.

*Rapport sur le coût de l'achèvement du canal, par Alex. McNab, Ingénieur.*

(No. 2,857.)

HALIFAX, N.-E., 16 mars 1868.

MONSIEUR,—A la demande de M. Page, ingénieur en chef du département des travaux publics, j'ai visité avec lui les travaux qui se font sur le canal de St. Pierre, C. B., et pendant que j'y étais j'ai fait un examen soigneux du terrain, afin de constater ce qui restait à faire pour l'achèvement définitif du canal, à part les frais encourus jusqu'au 30 novembre 1867, date de l'émission du dernier certificat.

Après avoir complètement étudié la question des frais à encourir, je sou mets aujourd'hui les évaluations détaillées ci-jointes, qui représentent une somme de \$121,775.76 nécessaire pour l'achèvement de cette entreprise.

J'ai préparé, le 14 janvier dernier, à la demande de l'honorable A. G. Archibald, Secrétaire d'Etat pour les Provinces, un rapport indiquant les dépenses encourues depuis le commencement des travaux, en septembre 1854, jusqu'au 30 novembre 1867, et je mentionnai alors qu'il faudrait encore une somme d'au moins \$75,000, pour terminer le canal.

Comme le temps qui m'était accordé pour préparer ce rapport était limité (M. Archibald étant sur le point de partir pour Ottawa), je fus obligé de faire une évaluation hâtive et de la baser sur les données que j'avais alors à ma disposition, parce que les quantités des différentes espèces d'ouvrages compris dans la construction du canal ne pouvaient être constatées que par un examen minutieux du terrain, à cause de la conformation particulière du sol, et de la difficulté qu'il y avait de s'assurer des proportions de la terre et du roc.

L'état dans lequel se trouvent aujourd'hui les travaux permet néanmoins de juger exactement de la nature des déblais à faire, et je puis en conséquence arriver à une conclusion certaine sur cette partie du canal, qui est de beaucoup la plus coûteuse. Comme on le verra par l'état ci-joint, le résidu des excavations doit se faire dans le roc, à l'exception d'une petite quantité de terre, et c'est la différence dans la valeur de ces deux espèces d'ouvrages qui est en partie cause de l'augmentation des frais à faire, et de la différence dans les deux évaluations.

Je vois aussi, d'après des sondages faits dernièrement, que la quantité de draguage qu'il faudra faire à l'entrée du canal sera beaucoup plus considérable que celle portée dans les évaluations préparées pour le gouvernement, en 1865, par M. H. Perley. Il en avait porté la quantité à 3,500 verges cubes, — ce que j'ai accepté comme exact dans mon dernier rapport, — tandis qu'il faudra en enlever 20,000 verges cubes pour pratiquer une entrée sûre et commode dans le canal; c'est cette dernière quantité que j'ai portée dans mon évaluation ci-annexée.

Depuis que le contrat maintenant en force a été donné, l'on a jugé à propos d'accroître de quatre pieds la largeur du canal, afin de permettre à de plus grands navires d'y passer, car ses premières dimensions n'auraient pu servir qu'aux plus petits caboteurs, et

auraient rendu les fortes dépenses que l'on fait sur cette entreprises d'aucune utilité possible pour la majorité des navires engagés dans les pêcheries et le commerce de charbon de cette province.

Cet accroissement de largeur a été autorisé par le gouvernement, et l'entrepreneur est obligé par son contrat de faire tout l'ouvrage de surcroît que l'on peut exiger de lui, et qui est tout compris dans l'évaluation ci-jointe.

Pour montrer les différences d'opinion qui existent sur la valeur de l'ouvrage, et les difficultés probables que l'on rencontrerait dans son exécution, je puis dire que les prix sur lesquels le contrat actuel est basé constituent une économie de \$72,719.07, ou plus de 33% sur ceux demandés par MM. Brooks, Foster et Cie.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ALEX. McNAB,

Ing. en chef, chem. de fer, N. E.

F. Braun, Ecr.,

Secrétaire des Travaux Publics, Ottawa.

### CANAL DE ST. PIERRE.

ETAT de l'ouvrage total accompli jusqu'au 30 novembre 1867 (date du dernier certificat émis), par Patrick Purcell, entrepreneur, en vertu de son contrat avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, pour l'achèvement du canal, en date de juin 1866.

48,200 verges cubes d'excavation en terre.....	à \$ 60cts.	\$28,968.00
30,150 " " dans le roc.....	à 1.50	45,225.00
395 " maçonnerie de pont à la chaux.....	à 7.00	2,765.00
22½ " revêtement et arcades au ciment.....	à 10 00	225.00
1,523 " maçonnerie sèche en mur d'appui.....	à 5.00	7,615.00
111,289 pieds, M. P., bois pour fondations d'écluse, y compris le bousillage et l'appui piqué.....	à 25.00	2,782.20
2,000 lbs. fiches forgées, pour do.....	à 0.12½	250.00
1,167 verges cubes de maçonnerie dans les murs d'écluse.....	à 9.50	11,086.50
520 " de pierre pour do.....	à 4.00	2,080.00
Indemnité pour pomper l'eau, etc.....		4,500.00
16,540 pieds, M. P., de bois pour le pont.....	à 15.00	248.10
1,759 " chène blanc do.....	à 26.50	46.61
10,087 lbs. de fonte dans le tablier tournant du pont.....	à 5	504.35
1,247 " fer forgé, do do do.....	à 12½	155.87
2,333 " " en barres de suspension et boulons.....	à 12½	291.62
1,024 " " en rouleaux pour portes d'écluse.....	à 12½	123.00
2,928 " fonte pour portes d'écluse.....	à 5	146.40
Retenu de 10 par cent.....		\$107,017.65
Montant payé sur le contrat.....		10,701.76
		\$96,315.89

(Signé,)

ALEX. McNAB.

HALIFAX, N. E.

16 Mars 1868.

CANAL DE ST. PIERRE.—*Suite.*

ETAT de l'ouvrage total restant à faire et des dépenses à encourir pour l'achèvement du canal, en vertu du contrat de Patrick Purcell, en date du 20 juin, y compris l'accroissement de largeur de 4 pieds, autorisé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

53,280 verges cubes d'excavation en terre.....	à \$ 60cts.	\$31,968 00
62,050 " " dans le roc.....	à 1 50	93,075 00
395 " maçonnerie de pont à la chaux.....	à 7 00	2,765 00
224 " revêtement et arcades de ciment.....	à 10 00	225 00
3,713 " maçonnerie sèche en mur d'appui.....	à 5 00	18,565 00
111,288 pieds, M. P., bois pour fondations d'écluse, y compris le bousillage et l'appui piqué.....	à 25 00	2,782 20
2,000 lbs. fiches forgées, pour do.....	à 0 12½	250 00
3,367 verges cubes de maçonnerie dans les murs d'écluse.....	à 9 50	31,986 50
Indemnité pour pomper l'eau, etc.....		10,000 00
16,540 pieds, M. P., de bois pour le pont.....	à 15 00	248 10
1,759 " chêne blanc do.....	à 26 50	46 61
10,087 lbs. de fonte dans le tablier tournant du pont.....	à 5	504 35
1,247 " de fer forgé do do.....	à 12½	155 87
2,333 " " en barres de suspension et boulons.....	à 12½	291 62
1,024 " " en rouleaux pour portes d'écluse.....	à 12½	128 00
2,928 " de fonte pour portes d'écluse.....	à 5	146 40
20,000 verges cubes de draguage à l'entrée du canal.....	à 60	12,000 00
4 paires de portes d'écluse.....	à 1,408.00	5,632 00
Maison de l'éclusier.....		1,027 00
295 perches de clôture.....	à 1 00	295 00
Dépenses contingentes, surintendance, etc.....		6,000 00
		\$218,091 65
Montant payé jusqu'au 30 novembre 1867.....		96,315 89
Balance requise pour terminer les travaux.....		\$121,775 76

(Signé,)

ALEX. MCNAB.

HALIFAX, N. E.

16 Mars 1868.

*Rapport Général sur les travaux, par John Page, Ingénieur-en-chef.*

(No. 3,195)

OTTAWA, 24 avril, 1868.

*Au Secrétaire des Travaux Publics.*

MONSIEUR,—Conformément aux instructions qui m'ont été données dans votre lettre No. 1,605, j'ai récemment visité St. Pierre, sur l'île du Cap Breton, où se trouve un canal en voie de construction, destiné à relier les eaux du lac du Bras d'Or à celles de la Baie St. Pierre.

Ce lac est une nappe d'eau d'une superficie d'environ 400 milles carrés, qui se relie à l'Atlantique à l'est, au moyen de deux décharges séparées par l'île Boularderie, laquelle est étroite et longue d'environ 20 milles.

Le chenal nord (appelé le grand Bras d'Or) est étroit, mais profond. Celui du sud (appelé le petit Bras d'Or) est obstrué à son entrée, dit-on, par une crête rocheuse qui ne permet qu'aux petits vaisseaux d'y passer.

L'influence de la marée se fait sentir jusqu'au détroit de Barra, à une distance de 30 milles de l'entrée orientale. Le détroit a environ un mille de longueur et un mille et demi de largeur, et à l'ouest de ce détroit se trouve le grand lac Bras d'Or, où la marée ne se fait pas sentir.

Ces eaux divisent presque entièrement l'île du Cap Breton en deux parties. Il n'y a qu'une isthme étroite, d'à peine un demi mille de largeur, entre le lac Bras d'Or et la baie de St. Pierre.

On dit que le lac ne subit que peu de variation, son niveau étant généralement une moyenne entre la haute et la basse marée dans la Baie St. Pierre, où la différence de niveau est de près de 9 pieds.

La construction d'un canal à cet endroit a été commencée en 1864 et poursuivie jusqu'à la fin de 1866; les travaux furent alors suspendus, après qu'on eût dépensé \$25,844.33. Ils ne furent repris qu'en 1864, et il s'y fit alors une dépense de \$11,941.30½ sous des commissaires. En 1865, une nouvelle somme de \$31,458.05 fut dépensée en vertu d'un contrat.

Il paraît avoir été payé \$3,418.67½ pour indemnité de terrain, ce qui portait à \$71,862.36 la dépense totale jusqu'à cette date.

En mai 1866, des soumissions furent demandées pour l'exécution de tous les travaux nécessaires à l'ouverture et à l'achèvement d'une voie de navigation à travers l'Isthme, conformément à une spécification alors exhibée. Cette spécification portait que le canal devait avoir 22 pieds de largeur au fond, et 13 pieds de largeur au plus bas niveau de l'eau, les talus pratiqués dans la glaise devaient être de 1½ dans 1, et dans le roc de un quart dans un. Les côtés des excavations, lorsqu'il n'y avait pas de roc, devaient être protégés par des murs d'appui portés jusqu'au-dessus du plus haut niveau de l'eau.

Une écluse de 22 pieds de largeur et de 122 pieds de longueur devait être construite, ainsi que des portes de protection et de marée, un pont-tournant, etc.

Le 28 juin, un contrat fut signé pour l'exécution de tous ces travaux à des prix spécifiés. Il paraît, néanmoins, qu'il fut décidé plus tard de porter la largeur du canal et de l'écluse à 26 pieds, ou de 4 pieds plus larges que ne le comportait le contrat.

C'est en vertu de cet arrangement que les travaux se poursuivent maintenant, et l'entrepreneur a reçu avant le mois de novembre 1867, la somme de \$88,949.39, ce qui porte la dépense totale jusqu'à cette date à \$160,811.75. Cela paraît avoir épuisé le crédit ouvert pour ces travaux par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Par un ordre du conseil privé du Canada, daté du 11 janvier 1868, autorisation fut donnée de payer à l'entrepreneur un compte de \$7,366.50 pour ouvrage fait avant le 20 novembre 1867.

A la fin de février dernier, il fut fait un examen de la localité et des travaux, afin de constater, autant que les circonstances le permettaient, le montant probable requis pour leur achèvement conformément au contrat et sur le plan d'après lequel ils avaient été faits jusque là.

L'isthme a environ 2,400 pieds de largeur et est composée d'une espèce d'argile dure, entremêlée de gravier, pierres et cailloux, généralement superposés à une couche de roche dure, probablement d'un caractère syénitique. A un endroit éloigné d'environ 700 pieds du lac du Bras d'Or, sur l'alignement du canal, l'excavation a environ 74 pieds de profondeur; à 1,700 pieds elle a 55 pieds, et à 2,000 pieds elle en a 30; elle diminue ensuite graduellement jusqu'au rivage de la Baie St. Pierre.

Une partie considérable de cette excavation est pratiquée dans le roc, puisqu'il y a, à 100 pieds du bord du lac du Bras d'Or, une tranchée de 16 pieds à 350 pieds; elle est aussi de 16 pieds, mais à 400 pieds la roche disparaît; à 600 pieds, elle s'élève de nouveau subitement à une hauteur de 26 pieds au-dessus du niveau du fond; à 1,050 pieds, il y a une tranchée de 22 pieds dans le roc; à 2,000 pieds elle est de 17 pieds, et à cet endroit se termine la tranchée dans le roc.

Il faut cependant ajouter qu'en certains endroits la crête du roc court obliquement à la ligne du canal, en sorte qu'il y a souvent beaucoup plus de roche à enlever d'un côté du canal que de l'autre.

Lorsque je visitai le canal, la plus grande partie des excavations en terre était terminée, mais il restait encore environ la moitié du roc à enlever et à pratiquer des draguages aux deux extrémités du canal.

Une écluse de 22 pieds de largeur, et de 122 pieds entre les portes intérieures, avait été montée à 7 pieds au-dessus des fondations. L'on se propose d'avoir quatre paires de portes, dont deux feront face au lac du Bras d'Or, et deux à la Baie St. Pierre. Elles sont arrangées de manière que lorsque l'eau sera plus basse dans la baie que dans le lac, la dis-

tance entre les portes dont on se servira alors sera d'environ 180 pieds,—mais lorsque l'eau de la Baie St. Pierre sera plus élevée que celle du lac du Bras d'Or, les portes ne seront alors séparées que de 122 pieds.

Le fond de l'écluse est en madriers reposant sur un fond de terre glaise. La maçonnerie est à assises régulières et jusqu'à présent les murs ont été construits à parements de pierre.

On a construit une longueur considérable de murs en talus et aussi des murs à pierre sèche, à l'extrémité de l'écluse près du lac du Bras d'Or.

La voie publique traverse le canal à environ 200 pieds du lac au moyen d'un pont tournant soutenu par des culées en maçonnerie. Cette construction est bien faite et solide.

Les portes d'écluses sont décrites dans le devis et comprises dans le contrat à tant par paire. Elles doivent être solides, montées, et fonctionner au moyen de chaînes et de cabestans, comme les écluses des canaux du St. Laurent.

J'ai fait des sondages à divers endroits afin de déterminer les travaux nécessaires pour obtenir la profondeur requise, et j'ai fait ensuite une évaluation de ce que coûtera l'achèvement complet des travaux.

Cette évaluation donne un montant total de.....	\$218,100 00
Sur le montant, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a payé antérieurement au mois de novembre 1867...	\$88,949 39
Par un ordre du conseil privé du Canada, on a payé pour l'ouvrage fait jusqu'au 30 novembre 1866.....	\$7,366 50
	<u>96,315 89</u>

Ce qui laisse une somme de..... \$121,784 11  
à laquelle il faudra pourvoir.

L'échelle de navigation adoptée pour le canal a sans doute été fixée après sérieux examen des besoins du trafic, et les travaux sont très-avancés et exécutés d'après le contrat. La grande profondeur et la tranchée, la nature du terrain et la distance à laquelle il faut emporter les produits de l'excavation rendent les travaux assez dispendieux. De plus l'entrepreneur ne peut pas toujours se procurer de bons ouvriers. Néanmoins, les travaux semblent avoir assez bien marché depuis la passation du contrat.

Je crois que le canal St. Pierre est la première construction de ce genre qu'on ait entreprise à la Nouvelle-Ecosse, et l'on ne devait pas s'attendre à y voir appliquer, dans les détails, tous les perfectionnements que l'expérience a suggérés dans les pays où l'on a déjà fait des travaux considérables dans ce genre.

J'ai observé que souvent on aurait pu travailler d'une manière économique ou obtenir de meilleurs résultats avec les mêmes dépenses.

J'ai donné au surintendant et à l'entrepreneur les instructions qui me semblaient de nature à produire quelque avantage dans la continuation des travaux tout en restant dans les limites du contrat.

J'ai l'honneur d'être, etc.

JOHN PAGE.

I. C., T. P.

## APPENDICE No. 11.

### ST. LAURENT ET LAC ST. PIERRE.

*Rapport sur la condition du chenal entre Québec et Montréal, par John Page, Ingénieur-en-Chef.*

(No. 46,624.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
QUÉBEC, 1er Septembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe copie d'une minute de l'honorable conseil exécutif, datée du 27 ultimo, au sujet des travaux sur le lac St. Pierre.

L'honorable commissaire demande que vous vous chargiez d'obtenir les renseignements requis et de faire rapport dès que les circonstances le permettront.

L'on a écrit aujourd'hui à ce sujet à la commission du havre de Montréal, et copie de cette lettre, ainsi que tous les documents traitant de cette affaire et qui étaient dans nos archives, sont transmis avec la présente.

J'ai l'honneur d'être, etc.,  
(Signé,) F. TRUDEAU,  
Secrétaire.

JOHN PAGE, Ecr.,  
Ingénieur-en-chef, Québec,

*Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 27 août 1863.*

Vu le mémoire (daté du 27 août 1863) de l'honorable commissaire des travaux publics, exposant que le 21 juillet 1862, le conseil a rendu un arrêté mettant la somme de \$30,000 à la disposition de son département pour l'amélioration ultérieure du lac St. Pierre,—laquelle somme doit être remise, à certaines conditions, aux commissaires du havre de Montréal,—et que le 1er mai 1863 un autre arrêté fut rendu, ordonnant le complet examen du fleuve St. Laurent et du lac St. Pierre, et de toutes choses se rattachant à ces travaux et à l'amélioration du havre de Montréal durant les douze dernière années.

Que, vu le chiffre comparativement peu élevé de la dépense actuellement autorisée et le coût probable de l'examen et de l'investigation mentionnés, il demande qu'il lui soit permis de limiter ses instructions à l'ingénieur sur ce sujet aux points suivants :

“ D'examiner soigneusement de quelle manière s'est fait et se fait actuellement le draguage ; de voir de quelle manière les comptes sont tenus et contrôlés ; de voir où les dragueurs ont servi, généralement, et si c'est à d'autres places que sur le fleuve St. Laurent ou le lac St. Pierre ; d'examiner comment leurs frais d'entretien et d'exploitation ont été répartis,” et, si cela est nécessaire, de faire à la hâte le relevé du chenal entre Québec et Montréal.

Il demande aussi l'autorisation d'enjoindre aux commissaires du havre de donner au dit ingénieur les renseignements les plus amples sur toutes choses se rattachant à ces travaux et libre accès à tous les livres et comptes tenus par la commission.

Le comité recommande qu'il soit accédé à la demande du commissaire.

Certifié.

(Signé,) WM. H. LEE,  
G. C. E.

A l'Hon. Commissaire des  
Travaux Publics, etc., etc., etc.

(No. 85,656.)

OTTAWA, 16 Mai 1867.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre (No. 62,792) me demandant de faire rapport au sujet du lac St. Pierre dès que les circonstances le permettront.

En réponse, je crois pouvoir dire que bien que depuis 3½ ans je m'occupe de temps à autre de cette affaire, je ne me sens pas en mesure d'en faire rapport, même jusqu'à la date où mon examen s'est terminé (décembre 1863). Quand même cela serait possible, il me semble que le résultat ne serait d'aucune utilité pratique.

Si malgré cela le département désire que je fasse un rapport complet de l'affaire, il est indispensable que l'on me donne le temps de faire un nouveau relevé et d'obtenir les renseignements nécessaires.

Il serait aussi à propos que je susse si je dois suivre les instructions qui m'ont été données à cet égard en 1863, ou si depuis l'on a jugé nécessaire d'avoir d'autres renseignements à part de ceux demandés par la lettre qui m'a transmis ces instructions.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

JOHN PAGE,  
Ingénieur-en-chef, Trav. Pub.

(No. 62,762.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 5 Juin 1867.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 16 ultimo, au sujet du rapport que vous avez été prié de faire sur le lac St. Pierre, et par laquelle vous donnez à entendre qu'il vous faut faire un nouvel examen de l'affaire, le commissaire vous prie de vouloir bien visiter les travaux en question, et, tout en suivant les instructions de 1863, de prendre en considération les arrangements pris de temps à autre entre le gouvernement et la commission du havre de Montréal (lesquels arrangements vous sont transmis avec la présente), et de constater si cette dernière s'est conformée à leurs conditions.

Il sera enjoint aux commissaires du havre de vous donner accès à tous les livres et documents qui peuvent aider à votre enquête.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

F. BRAUN,  
Secrétaire.JOHN PAGE, Ecr.,  
Ingénieur-en-chef,  
Dép. des Trav. Pub., Ottawa.

(No. 5,938.)

OTTAWA, 25 Janvier 1868.

*Au Secrétaire des Travaux Publics.*

MONSIEUR,—Conformément aux instructions de votre lettre (No. 46,634) et à un arrêté de l'honorable conseil exécutif (dont copie est donnée ci-joint), j'ai été à Montréal en septembre 1863 pour faire l'examen et l'enquête demandés par ces documents.

Ayant été informés de l'objet de ma visite, les commissaires du havre m'ont donné toutes les explications que je leur ai demandées, et ont paru empressés à me mettre au fait des affaires de la commission.

Mais, comme ces explications verbales ne pouvaient être suffisantes, il fut décidé qu'on enverrait une série de questions écrites à la commission et à plusieurs de ses principaux officiers.

Cette correspondance se termina en janvier 1864, et un mémoire traitant des principaux points et faisant les déductions et observations considérées nécessaires fut préparé

dans le mois de mars suivant—copie de ce mémoire est annexée ;—mais des circonstances s'étant opposé à ce que ces documents fussent alors soumis, l'exposé des conclusions auxquelles on était arrivé fut fait subséquemment dans des rapports transmis dans l'intervalle au département au sujet des déboursés faits en vertu de l'arrangement pris avec la commission du havre pour l'achèvement des travaux.

Afin de pouvoir se conformer aux instructions de votre lettre (No. 62,792), il a été jugé nécessaire de faire le relevé hydrographique de différentes parties du fleuve, pour constater exactement la profondeur, la largeur et l'alignement du chenal.

Un parti a en conséquence été expédié pour ce service en août dernier (1868), et aidé des relevés précédents des cartes marines, des plans d'autres parties du fleuve et de l'examen général fait par moi, nous allons essayer de soumettre au département un rapport passablement complet.

Avant de faire la description du chenal tel qu'il est actuellement, il est à propos de faire l'exposé succinct de ce qui a été fait à l'égard de ces améliorations depuis leur commencement jusqu'à ce jour.

Les frais d'allège considérables auxquels sont assujétis les navires de long cours passant entre Québec et Montréal, ont attiré depuis longtemps l'attention des marchands et autres intéressés sur la nécessité de rendre le St. Laurent navigable entre ces deux cités pour les navires du plus fort tonnage.

La législation a souvent été saisie de cette question, mais rien n'a été fait directement pour mener le projet à bonne fin, excepté après l'union des provinces. L'acte 4 et 5 Vic., ch. 28, affecta un crédit de £65,000 à l'amélioration de la navigation du lac St. Pierre, et la dépense de cette somme fût confiée au département des travaux publics alors récemment constitué.

A la suite d'un examen du fleuve, l'on a constaté que c'était dans le lac St. Pierre—dont l'extrémité supérieure est à environ 50 milles en bas de Montréal—que l'on ne pouvait obtenir un chenal d'une profondeur de 14 pieds dans les plus basses eaux. C'était cette profondeur que l'on voulait alors obtenir.

Immédiatement au-dessus de ce point se trouve un groupe d'îles peu élevées qui divisent le fleuve en de nombreux chenaux qui, après s'être réunis à plusieurs tributaires, forment un lac d'environ 20 milles de long et qui a bien 6 milles de largeur. Sur une grande partie de son étendue, la profondeur n'excédait pas 11 pieds dans les eaux basses, mais près de ses extrémités supérieure et inférieure se trouvent deux bassins, dont le premier a bien un mille et quart de long sur une largeur d'à peu près 800 pieds, et le second près de deux milles et demi de long sur un quart de mille de large. Ces deux bassins, dont la profondeur était de 20 pieds, faisaient partie de l'ancien chenal des navires, mais ils étaient séparés par un banc formé d'une substance molle et argileuse de 8½ milles de long et connu sous le nom de battures du lac St. Pierre.

La ligne adoptée par le bureau des travaux n'a pas, cependant, réussi à faire utiliser le bassin supérieur, mais partant d'un point commun aux deux chenaux et vis-à-vis l'extrémité de la batture formée par la continuation de l'île Monck, elle traverse la rive de St. François et se dirige en droite ligne vers l'extrémité du bassin inférieur.

Cette voie étant la plus directe, elle fut jugée la plus avantageuse, surtout parce que l'on croyait que le courant tiendrait ouvert le chenal plutôt qu'il ne le ferait dans l'ancien chenal, qui décrit une plus grande courbe, s'il était suivi.

L'outillage nécessaire étant obtenu, les travaux commencèrent en 1844 et furent connus chaque saison jusqu'à leur interruption par ordre du secrétaire provincial, le 8 juin 1846. Cependant, ils furent repris vers la fin de cette saison et poursuivis jusqu'au 16 septembre 1847, date où ils furent définitivement arrêtés.

La dépense faite sous le contrôle du département des travaux publics se décompose comme suit :

Relevé.....	£1,843	6	8
Prix de revient, des dragueurs, bateaux à vapeur et outillage.....	£37,937	6	5
Produits de la vente des vapeurs.....	2,771	10	0
		<u>35,165</u>	<u>16 5</u>
<i>A reporter</i> .....	37,009	3	1

	<i>Report</i> .....	£37,009	3	1
Frais d'exploitation jusqu'à la fin de 1846.	£28,512	2	3	
Do durant 1847.....	6,314	13	1	
		£34,826	15	4
Produit de la vente du charbon .....	1,408	15	0	
			33,418	0
Déboursés subséquents jusqu'à la fin de 1855.....			1,480	4
				6
			£71,907	7
				10

Bien que la possibilité d'ouvrir un chenal plus profond dans le lac St. Pierre ait été prouvée, il y a eut néanmoins divergence d'opinion à l'égard de la ligne la plus avantageuse à suivre pour la continuation de cette amélioration. Cette diversité d'opinion a porté la législature à instituer des enquêtes et à faire faire des examens par différentes autorités compétentes, et cependant cette question reste encore indécidée pour plusieurs. Cette incertitude semble avoir détourné le gouvernement de s'occuper de nouveau de l'affaire; mais la chambre de commerce de Montréal et d'autres intéressés travaillèrent avec ardeur pour faire reprendre l'entreprise.

Cependant, rien de positif ne fut fait avant 1850, époque où l'honorable John Young proposa un plan d'après lequel cette amélioration pouvait s'accomplir par l'intermédiaire de la commission du havre de Montréal.

Ce plan consistait principalement à autoriser la commission du havre à emprunter une somme pour l'exécution des travaux. L'intérêt de cet emprunt, et un fonds d'amortissement de 2 pour cent par année, devaient être prélevés à l'aide d'un droit de tonnage n'excédant pas un chelin par tonneau sur tous navires tirant 10 pieds d'eau et plus, chaque fois qu'ils traversaient le lac, et dans le cas où les fonds obtenus de cette source seraient insuffisants pour l'entreprise, le surplus du revenu du havre de Montréal devait servir à combler le déficit.

Ce projet ayant été approuvé, une loi fut passée (13 et 14 Vic., c. 97) qui transférait à la commission du havre le contrôle de l'amélioration et l'autorisait à emprunter £30,000 pour procéder aux travaux de "telle manière et à tel endroit que les commissaires jugeront à propos."

Après avoir obtenu cette autorisation, la commission nomma sans retard un conseil d'ingénieurs, composé de MM. McNeil, Childe et Gzowski, pour étudier complètement l'affaire et faire rapport sur les meilleurs moyens à prendre pour ouvrir un chenal de 16 pieds dans les eaux basses entre Montréal et Québec, et sur le prix de revient de l'entreprise une fois efficacement et permanent accomplie.

En entreprenant ces améliorations, il était naturellement à désirer, si l'économie le permettait, de prendre avantage des travaux déjà faits sur le lac St. Pierre; mais après un soigneux examen du fleuve, les ingénieurs, dans un lucide exposé de toute l'entreprise, conseillèrent d'abandonner entièrement le chenal droit qui avait été partiellement approfondi.

La principale raison donnée à l'appui de cette recommandation était que bien que la dépense nécessaire à l'approfondissement de l'ancien chenal, là où rien n'avait été fait, serait beaucoup moindre que celle voulue pour terminer le nouveau à une profondeur analogue, il serait mieux, en prévision des besoins futurs du commerce, d'adopter un plan qui aidât la nature en réunissant les deux profonds bassins ci-dessus mentionnés, plutôt que de continuer un projet qui donnerait lieu à beaucoup plus de dépense que l'ancienne route, s'il fallait plus tard approfondir davantage le chenal.

Ces vues résumées dans un habile rapport convainquirent les commissaires qu'ils devaient diriger leurs efforts à l'approfondissement de l'ancien chenal, et après s'être procuré un outillage en sus de celui que le gouvernement leur avait cédé, les travaux furent en conséquence commencés sur le lac St. Pierre le 12 juin 1851.

Dans la même année, un dragueur fut pris du havre de Montréal pour faire un chenal à travers une batture entre Lavaltrie et l'Île-Plate, où la profondeur de l'eau était à peu près la même que les battures du lac St. Pierre.

Il paraîtrait qu'à l'aide d'une herse et d'un dragueur, les travaux des premières saisons eurent pour résultat l'établissement d'un chenal, dans le lac, d'environ 75 pieds de large et de deux pieds plus profond que sur les battures.

En 1852, la largeur de ce chenal fut portée à 150 pieds, et l'on déclara ce passage suffisamment profond pour les navires tirant quatre pieds plus d'eau qu'il n'y en avait sur la partie la plus haute des battures. La batture de l'Île-Plate fut approfondie de nouveau, et le chenal fait à cet endroit d'une largeur de 250 pieds.

A l'Île-Délorier, on enleva une barre jusqu'à une profondeur de 16 pieds dans les eaux basses et sur une largeur de 250 pieds.

Cette année, la commission fut autorisée par l'acte 16 Vic., c. 29, à prélever une nouvelle somme de £100,000 pour continuer les améliorations.

A la fin de la saison de 1853, le chenal du lac fut creusé de 16½ pieds et élargi. Vers la fin d'août de cette année, il descendit de Montréal un navire tirant 4 pieds d'eau de plus que la profondeur sur les battures.

Voyant leurs efforts ainsi couronnés de succès, les commissaires firent un examen à l'effet de s'assurer de la possibilité d'obtenir un chenal de 20 pieds, dans les eaux basses, entre Montréal et Québec.

Des instructions à cet effet furent en conséquence données à T. C. Keefer, écuyer, ingénieur de la commission, qui, en octobre 1853, fit rapport que l'approfondissement du chenal jusqu'à la profondeur ci-dessus mentionnée ne rencontrerait nul obstacle insurmontable, mais qu'il y aurait beaucoup de draguage à faire ailleurs que sur le lac St. Pierre.

S'étant décidés pour la navigation en eau profonde, la commission du havre, la chambre de commerce et des citoyens de Montréal prirent sans retard les arrangements voulus pour mettre le plan à exécution.

Dans ce but, un relevé du lac St. Pierre fut fait dans l'hiver et le printemps de 1853-54. Avec les renseignements déjà obtenus à l'égard des différents chenaux, ce relevé permit à M. Keefer de faire un nouveau rapport, dans lequel il indiquait clairement les endroits où les pilotes ne suivaient pas la ligne des plus profondes eaux, et que l'expérience avait démontré qu'il fallait faire disparaître de nombreux obstacles pour obtenir une plus grande profondeur. Il mentionnait aussi que le chenal au sud de Verchères était susceptible d'être amélioré à beaucoup moins de frais que du côté nord, et que sous d'autres rapports il offrait plus d'avantages à la navigation. Le chenal sud en aval des Trois-Rivières fut également recommandé de préférence au chenal nord.

En somme, ce rapport confirmait l'opinion déjà donnée quant à la possibilité de mener à bonne fin l'entreprise sans trop de frais. Les avantages que le commerce allait retirer de cette amélioration ayant été pleinement démontrés au gouvernement, l'acte 18 Vic., c. 143, autorisa l'emprunt d'une nouvelle somme de £150,000 pour l'effectuer. Cela permit aux commissaires de faire marcher activement les travaux sur le fleuve, et de pourvoir en même temps au mouillage de gros navires dans le havre de Montréal.

Bien que séparées comme entreprises, ces deux améliorations dépendent l'une de l'autre pour la réussite, car il est nécessaire que le havre soit profond aussi bien que le chenal; mais l'on vit bientôt qu'au lieu de pouvoir former selon la loi un fonds d'amortissement à l'aide des droits de tonnage imposés à l'égard du lac, que la somme perçue était insuffisante pour faire face à l'intérêt de l'emprunt, et il fallut combler le déficit, qui était considérable, avec le revenu du havre.

Cet état de choses nuisait tellement aux travaux du havre que la commission se trouva contrainte d'insister auprès du gouvernement pour qu'il reconnût l'amélioration du lac et du fleuve comme entreprise provinciale, donnant pour raisons que les avantages qui en résultaient ne se bornaient pas à Montréal mais s'étendaient à toute la province située à l'ouest de cette cité.

Ces représentations furent faites à maintes reprises au gouvernement, et à la suite d'une complète discussion de l'affaire, en 1860, il fut décidé que les améliorations du fleuve seraient considérées comme travaux publics.

D'après les archives de ce département, un arrangement écrit paraît avoir été préparé, mais il n'a jamais été mis à exécution, et d'après la décision subséquente du gouvernement et la correspondance de la commission du havre, l'on pense que ce mémoire donne une juste idée de l'entente à laquelle on en était venu. Nous croyons, conséquemment, devoir le reproduire ici en entier;—

“ 1°. Les droits de tonnage sur les navires passant le lac St. Pierre sont pour être abolis à partir du 19 mai 1860, et le secrétaire de la commission du havre informe le percepteur des douanes à Montréal que tout en continuant à percevoir les droits jusqu'à nou-

vel informé, et attendant l'arrêté du conseil qui sera sous peu rendu, il informe les intéressés que tous droits payés depuis et après la date ci-dessus mentionnée leur seront remis.

" 2°. A l'intérêt sur les bons—£170,000 émis pour la dette du lac St. Pierre,—le gouvernement pourvoira, après avis donné en temps opportun au receveur-général par le secrétaire de la commission du havre.

" 3°. Les travaux de l'approfondissement du chenal pour les navires appartiennent maintenant au département des travaux publics et doivent être exécutés en vertu d'un contrat avec ce département par les commissaires du havre, lesquels dirigeront les travaux et s'obligeront à terminer le chenal à une profondeur de 20 pieds sur tout son parcours, à la satisfaction du département des travaux publics.

" 4°. Le gouvernement provincial fournira à la commission des fonds jusqu'à concurrence de £40,000 pour terminer les travaux,—environ £17,000 de cette somme seront fournis cette année,—après qu'un avis suffisant aura été donné par le secrétaire de la commission au receveur-général, lorsqu'il en sera requis, lequel avis sera accompagné d'un certificat attestant que cette somme a été réellement dépensée pour les travaux.

" 5°. Tout l'outillage de la commission du havre ci-devant cédé au gouvernement sera remis aux commissaires du havre en vertu d'un contrat préparé par l'honorable commissaire des travaux publics au nom du gouvernement.

" 6°. Les £15,000 donnés à la commission du havre par le gouvernement l'année dernière, en paiement de l'outillage ci-dessus mentionné, ne font nullement partie des £40,000 que le gouvernement convient, comme ci-dessus, de payer à la commission du havre pour compléter les travaux du lac et du fleuve.

" 7°. Le gouvernement rachètera les bons du lac St. Pierre à mesure qu'ils deviendront dus."

A cette période, les travaux étaient assez avancés pour qu'en octobre 1859 un navire tirant 18 pieds 8 pouces d'eau put descendre de Montréal, et cela pendant qu'il n'y avait que 11 pieds 9 pouces d'eau sur les battures du lac St. Pierre.

La même année, un relevé du fleuve entre Montréal et Québec fut terminé par le commandant Orlebar, hydrographe de l'Amirauté, qui, le 29 février 1860, fit rapport à Son Excellence le Gouverneur-Général de l'existence d'un chenal de 18 pieds de profondeur dans les basses eaux.

Mais quelque malentendu semble avoir surgi ensuite à l'égard d'affaires se rattachant à l'entreprise, car en avril 1862 le département des travaux publics écrivit aux commissaires du havre à l'effet de faire suspendre les travaux de draguage jusqu'à nouvel ordre. La commission objecta à cette décision, et plus tard elle chargea l'honorable John Young d'aller à Québec pour essayer d'obtenir que l'on revînt sur cette décision.

Le gouvernement, toutefois, ne voulut pas permettre que les travaux fussent repris avant que la commission n'eût donné copie du rapport et des plans d'un récent relevé du lac St. Pierre fait par l'ingénieur du havre. La commission ayant accédé à cette demande, elle fut autorisée dans le mois de juillet suivant à continuer l'approfondissement du chenal.

Il convient de dire ici que, bien que cette exigence ait pu déplaire à la commission, les travaux ne furent nullement retardés par elle, car la crue qui se fit sentir sur la rivière Richelieu, dans le printemps de 1862; endommagea assez gravement quelques uns des dragueurs et d'autres navires pour empêcher que l'on s'en servît utilement avant le mois d'août de cette année.

D'après le mémoire précédent, on peut voir que le gouvernement devait se charger—

De la dette créé par les bons.....	£170,000
D'abandonner l'outillage, évalué à.....	15,000
D'avancer, pour faire approfondir un chenal de 20 pds.de profondeur	40,000

£225,000

ou \$900,000 en sus de l'outillage originairement cédé à la commission.

C'est en 1860 que le gouvernement se chargea des bons ; après le mois de janvier de cette année tout l'intérêt fut payé par lui.

Désireux de hâter l'achèvement du chenal de 20 pieds, les commissaires envoyèrent à Lavaltrie, dans le printemps de 1864, deux dragueurs du havre de Montréal pour faciliter les travaux à cet endroit.

En 1855, les dragueurs du havre furent aussi employés aux améliorations du lac et du fleuve, et partie des travaux à Lavaltrie fut donnée à l'entreprise, de sorte que pour une partie de cette saison il y eut sept dragueurs d'employés.

Cette année, par l'acte 29 Vic., chap. 56, les commissaires furent autorisés à emprunter £25,000 sterling pour mettre à exécution l'arrangement pris avec le gouvernement. Cette somme, avec l'intérêt, devant être payés sur les revenus du havre.

Le 16 novembre de la même année, les commissaires du havre, accompagnés d'autres personnes, descendirent de Sorel dans un navire nommé *Ocean*, tirant 19 pieds 8 pouces, alors qu'il y avait qu'une profondeur de 10 pieds 6 pouces sur les battures.

L'*Ocean* était remorqué par deux vapeurs et descendit de Sorel sans obstacle à venir jusqu'au phare flottant No. 1, où il toucha une batture que l'on avait pas aperçue. Le navire fut alors allégé et conduit en eau profonde dans le bassin avoisinant, où il reprit la partie du chargement qu'on lui avait ôtée, et le voyage fut ensuite continué sans interruption.

Le 28 novembre 1865, l'honorable John Young envoya au secrétaire des travaux publics un télégramme ainsi conçu : " Le chenal de 20 pieds et 11 pieds sur les battures est terminé. Voulez-vous avoir la complaisance de permettre à M. Sippell d'accompagner les commissaires dans le voyage d'essai d'ici (Montréal) à Sorel ? "

Le 5 décembre 1865, M. Sippell fit rapport que, le premier du courant, un esparre fut descendu le long du vapeur *Lawrence* à 20 pieds de la surface de l'eau ; que le vapeur partit de Montréal et passa par le chenal approfondi pour se rendre à Sorel, où il arriva sans avoir rencontré aucun obstacle. L'eau était alors à 17 pieds au-dessus du busc inférieur de l'écluse à la porte d'entrée du canal Lachine.

A une réunion des commissaires du havre tenue en janvier 1866, la résolution suivante fut proposée par le président et adoptée par la commission :—

" Vu l'achèvement des travaux pour améliorer la navigation du fleuve entre Montréal et Québec, et après une minutieuse considération de la politique qui devrait être suivie pour l'amélioration ultérieure du havre, il est à propos de vendre à l'encan ou autrement les navires, etc., suivants."

Vient ensuite une liste, avec le prix de départ fixé pour chaque item et contenant des recommandations à l'égard de l'outillage qui devrait être gardé pour les travaux du havre, etc.

Dans le mois de février suivant, avis public fut donné par la commission que certains navires, dragueurs, etc., étaient à vendre.

Quelques uns des navires furent vendus au-dessus du prix auquel on les avait évalués, et d'autres parties de l'outillage furent échangées pour des engins que les commissaires jugèrent plus propres aux travaux de l'amélioration du havre.

Dans l'été de 1866, la batture sur laquelle toucha le navire *Ocean* l'automne précédent fut approfondie et on enleva un banc près du phare flottant No. 1, ce qui augmenta la largeur de cette partie du chenal tout en l'améliorant de beaucoup.

Une fois cette batture approfondie et le banc enlevé, les commissaires du havre considérèrent, à en juger par certaines lettres subséquentes, qu'il avaient accompli à la lettre l'arrangement passé avec le gouvernement.

En octobre dernier, cependant, ils me dirent verbalement qu'ils étaient disposés à faire davantage, si, à la suite d'un examen de la largeur et profondeur du chenal, on le trouvait d'une capacité moindre que celle voulue lors de l'arrangement.

TABLEAU indiquant les sources d'où la commission du havre a obtenu les fonds pour l'amélioration du lac St. Pierre et du fleuve St. Laurent.

Bons émis en vertu de l'Acte 13 et 14 Vic., c. 97...	£30,000	0	0	
16 Vic., c. 24...	40,000	0	0	
18 Vic., c. 143...	100,000	0	0	
				£170,000 0 0
1852 Reçu pour droits de tonnage.....	1,798	6	6	
1853 do do .....	2,441	5	6	
1854 do do .....	2,385	19	6	
1855 do do .....	1,576	14	6	
1856 do do .....	3,841	11	6	
1857 do do .....	3,669	15	0	
1858 do do .....	4,133	15	6	
1859 do do .....	4,954	9	3	
1860 do do ..... (balance)	80	0	6	
				24,881 0 0
				£194,881 0 0
				ou.....
1859 Avance sur l'outillage (abandonnée depuis).....				\$770,524 00
1860 " sur travaux exécutés selon l'arrangement.....				60,000 00
1861 " " " " .....				32,000 00
1862 Reçu de la Maison de la Trinité et d'autres sources pour art. vendus				32,000 00
1863 Avance sur travaux exécutés selon l'arrangement.....				5,179 28
1864-65 " " " " .....				17,948 89
1865-66 " " " " .....				59,000 00
				7,000 00
				\$1,001,703 28
1851 Outillage, évalué à \$40,000 par les ingénieurs du gouvernement, transmis aux commissaires et évalué par eux à.....				\$36,000 00
				\$1,040,703 28

TABLEAU des dépenses faites sous le contrôle de la commission du havre pour l'amélioration du lac St. Pierre et du fleuve St. Laurent.

1851 Dépensé pour l'outillage et les travaux de draguage.	£19,381	14	10
1852 Do do do ...	23,170	14	8
1853 Do do do ...	14,414	12	9
1854 Do do do ...	17,054	1	6
1855 Do do do ..	41,209	17	1
1856 Do do do ...	23,801	13	4
1857 Do do do ...	23,492	4	1
1858 Do do do ...	17,051	9	8
1859 Do do do ...	18,129	4	5
1860 Do do do ...	13,153	16	4
1861 Do do do ...	5,325	11	1
1862 Do do do ...	11,411	11	1
1863 Do do do ...	8,871	3	2
1864 Do do do ...	18,598	9	9
1865 Do do do ...	22,272	10	5
1866 Do do do ...	2,734	19	2

A reporter..... £280,083 13 2

1851	Intérêt payé sur ces bons et les emprunts.....	£	825	2	5	
1852	do do do .....		1,696	13	8	
1853	do do do .....		2,824	16	10	
1854	do do do .....		3,652	13	10	
1855	do do do .....		5,236	16	10	
1856	do do do .....		6,659	0	4	
1857	do do do .....		9,486	16	1	
1858	do do do .....		10,960	13	10	
1859	do do do ..		12,482	0	11	
1860	do do do .....		6,608	13	1	
						60,433 7 10
						£340,517 1 0
						ou \$1,362,068.20
1851	Outillage fourni par le gouvernement .....					36,000.00
						1,398,068.00
1866	Vapeurs, etc., vendus par la commission.....	\$	22,050.00			
	Dragueurs et outillage en mains, évalués à.....		30,000.00			
			\$52,050.00			
	Moins—Payé par la commission lors de l'échange de l'outillage .....		1,000.00			
						52,050.00
	Total de la dépense.....	\$	1,347,018.20			
	Somme dont le gouvernement s'est chargé et qu'il a payée.....		1,040,703.28			
	Somme prise sur les revenus du havre .....	\$	306,314.92			

Environ les deux tiers de la dépense ont. passé pour l'approfondissement du lac St. Pierre, un quart pour les travaux à Lavaltrie, et un douzième pour d'autres parties du fleuve où il a été fait des améliorations.

Après cet aperçu des améliorations et de la dépense qu'elles ont occasionnée, et que nous avons cru devoir donner pour faire connaître cette entreprise dans ses détails, nous allons passer à la description de la condition actuelle du chenal.

Mais auparavant, il convient de dire que cette description est basée sur une exploration hydrographique de 2 milles du fleuve à la Pointe-aux-Trembles.

½ de mille du fleuve entre le Cap St. Michel et l'Île Bellegarde.  
6 milles du fleuve à Lavaltrie et en aval de ce lieu.

Des sondages ont été faits dans tout le chenal artificiel du lac St. Pierre.

La profondeur de l'eau à ces endroits a pour donnée une profondeur de 17 pieds sur le buse d'écluse inférieur du terminus du canal Lachine à Montréal, et de 11 pieds sur les battures du lac St. Pierre.

Il a été fait un relevé du fleuve dans le voisinage du Cap-Charles, et un examen superficiel au Cap-à-la-Roche, au Cap-Leonard, à Bécancour, etc., etc., et les sondages ont été supputés aux basses eaux ordinaires du printemps.

La profondeur indiquée pour d'autres parties du fleuve que celles ci-dessus désignées est prise des cartes marines de l'Amirauté, publiées en 1860, et dont la ligne de donnée est considérée comme répondant à 17 pieds à l'entrée du canal Lachine et à 10 pieds 3 pouces sur les battures du lac St. Pierre..

Depuis le pied du courant Ste. Marie à Montréal jusque vis-à-vis l'église, environ un demi mille plus bas, se trouve une large nappe d'eau de 27 à 39 pieds de profondeur, sauf sur un poulie un peu en amont de l'église où il n'y a que 19 pieds d'eau. De là à la Longue-Pointe, le chenal a bien un quart de mille depuis la rive nord-ouest du fleuve, et sa profondeur varie de 24 à 49 pieds, mais sa largeur est contractée par une batture qui s'étend de la rive sud vis-à-vis Longueuil.

Depuis la Longue-Pointe elle s'étend davantage vers le nord jusqu'àuprès de la Pointe-aux-Trembles, où elle atteint presque une direction nord-est, et tout au bord de la rive la profondeur de l'eau varie de 23 à 39 pieds, excepté à une pointe située à un quart de mille environ en amont du phare supérieur, où elle n'est que de 21 pieds.

Vis-à-vis le village de la Pointe-aux-Trembles (à 10 milles du pied du canal Lachine) une succession de petites battures détachées ou pouliers occupe une partie considérable du lit du fleuve, et suit une direction oblique depuis la batture du côté nord-ouest des Iles de Boucherville jusqu'à quelque distance en bas du village.

La plus considérable de ces battures (y compris les pouliers qui l'avoisinent) est située vis-à-vis et en aval de l'église. Elle occupe un espace d'au moins 1,200 pieds en ligne avec le courant sur une largeur de 400 pieds, et la profondeur de l'eau varie de 16.2 à 19.6 pieds, mais en moyenne elle est de 18.8 pieds. Sur environ un cinquième de cet espace la profondeur de l'eau varie de 20 à 23 pieds, mais les pouliers à distance et les projections contrebalancent amplement l'étendue d'eau profonde.

Entre cette batture et la rive nord-ouest du fleuve il y a une nappe d'eau considérable dont la profondeur varie de 20 à 25 et 27 pieds, mais immédiatement en bas du village se trouve un nombre de petites battures isolées sur lesquelles la profondeur de l'eau varie de 18 à 19.8 pieds.

L'ancien chenal, celui encore suivi dans sa plus grande partie, mène dans une direction sud-est jusqu'à l'extrémité de la grande batture mentionnée plus haut, et sur une petite distance à cet endroit, il passe dans une étendue large d'environ 200 pieds, dont la profondeur est de 19 pieds d'un côté et de 19.7 de l'autre. Dans cet espace se trouve deux places, à l'une desquelles il y a 19.3 pieds d'eau et à l'autre 19.9. À environ 500 pieds en avant du courant, il y a 19.7 pieds d'eau. Cette ligne passe au sud de la grande batture.

En octobre et novembre 1865, un nouveau chenal a été formé, et il suit une direction sud-est jusqu'à un point situé à 5<sup>12</sup>mes de mille plus haut que l'ancienne ligne, et presque vis-à-vis le phare supérieur de la Pointe-aux-Trembles. Il est d'une bonne largeur et généralement profond de 20.2 à 22 pieds, excepté à trois petites places isolées, dont la profondeur est de 19.7 pieds sur les deux premières et de 19.8 sur l'autre. Ces places se trouvent ainsi situées qu'un navire chargé pour la capacité d'un chenal de 20 pieds pourrait y passer sans toucher à aucune, tandis qu'un autre navire d'un même tirant d'eau toucherait peut-être à l'une sinon à toutes.

Cette ligne mène dans les eaux profondes au sud de tous les autres pouliers, et passe aussi au sud de la grande batture ci-dessus mentionnée.

Par la carte ou plan fait sur une grande échelle d'après les détails de notre récent relevé, l'on peut voir que ce chenal a une profondeur d'eau plus grande et plus continue, et que, comme route à suivre, il est aussi avantageux que celui par lequel on passe généralement.

Cependant, ces deux chenaux rencontrent la même objection, c'est à dire qu'ils dirigent les navires trop au sud, où un courant oblique les porte (surtout les plus longs) à toucher à quelqu'un des endroits moins profonds situés au nord des battures s'étendant de l'extrémité supérieure de l'Île-à-l'Aigle, ce qui fait qu'il est extrêmement difficile de tenir sur l'une ou l'autre lignes des phares d'alignement qui conduisent au chenal plus bas.

L'on croit que dans une grande mesure il pourrait être obvié à cette objection en enlevant la moitié nord de la grande batture déjà mentionnée et en approfondissant quelques parties isolées de ce côté, ce qui donnerait une ligne nord plus directe conduisant à la partie inférieure du chenal. Elle serait moins sujette aux effets des courants obliques et comparativement exempte des obstacles que l'on rencontre sur les autres lignes dans ce voisinage.

Pour faire cette amélioration, il faudrait enlever environ 20,000 verges cubes de matière formée en partie de cailloux.

En bas de la Pointe-aux-Trembles, le fleuve est divisé en trois bras par l'Île Ste. Thérèse et l'Île-à-l'Aigle. Dans celui du milieu est le chenal principal, lequel est bien indiqué par les phares d'alignement placés à la Pointe-aux-Trembles.

Une batture, qui se trouvait auparavant près de l'extrémité supérieure de cette ligne a été coupée de manière à donner une profondeur de 20½ à 22 pieds, et une largeur d'au moins 300 pieds. Pour cela, il a fallu enlever 30,980 verges cubes de matières.

En aval de cette pointe le chenal est de 24 à 42 pieds de profondeur, et tourne légèrement le long de l'Île Ste. Thérèse jusqu'à la ligne des phares d'alignement placés sur le côté est de cette île, où le courant change tout-à-coup du nord au nord-est. A cet endroit la courbe est rendue difficile par une batture s'étendant de la rive sud, et dont il serait à propos de faire disparaître la pointe extrême, qui est signalée par une bouée. En ligne avec ces phares, on trouve dans la direction du Cap St. Michel des eaux dont la profondeur varie de 20 à 36 pieds, et pour obtenir cette profondeur sur cette distance il a fallu enlever plusieurs battures.

Durant les premiers travaux exécutés par la commission, on a dragué pendant environ 68 jours dans le voisinage de l'Île-Delorie pour améliorer l'ancien chenal; mais elle cessa toute dépense pour cette ligne après avoir adopté le chenal sud ou de Verchères, choix qui, sous plusieurs rapports, devait être avantageux à la navigation et que l'on a généralement regardée comme judicieuse.

Depuis le Cap-St.-Michel (16 milles plus bas que le pied du canal Lachine) jusque vis-à-vis l'Île-Bellegarde, la profondeur varie de 20.5 à 33 pieds, mais à plusieurs endroits le chenal est à peine de la largeur voulue, et à une petite distance entre la bouée supérieure sur le côté sud la profondeur n'est que 27 à 19.5 pieds d'un côté et de 19.1 pieds de l'autre. Cette ligne fait aussi une courbe qui en rend le passage difficile pour les navires de grandes dimensions. A cela, il pourrait être remédié en enlevant une petite partie d'une pointe et une lisière de la rive sud, où l'eau varie de 14½ à 19½ pieds de profondeur. Il faudrait, par conséquent, draguer environ 2,000 verges cubes.

De l'Île-Bellegarde aux phares d'alignement au passage en amont de Contrecoeur, la profondeur varie de 25 à 50 pieds, et sur la plus grande partie de cette distance le chenal est d'une bonne largeur; mais pour rendre la navigation sûre la nuit il serait nécessaire d'enlever deux pouliers—l'un au-dessus de la Pointe Ste. Marie, sur lequel il y a déjà 16 pieds d'eau, et l'autre en aval de l'Île-aux-Prunes, qui est recouvert par 18 pieds d'eau—et d'ériger un phare, sinon des phares d'alignement, sur l'Île-aux-Prunes.

Depuis le Cap St. Michel, ou le chenal dit de Verchères, on a dragué 62,440 verges cubes, et enlevé une quantité considérable de cailloux, etc., qui faisaient obstacle à la navigation.

En ligne avec les phares d'alignement du passage en haut de Contrecoeur et jusque vis-à-vis l'Île-Lavaltrie (34 milles plus bas que le pied du canal Lachine), la profondeur varie de 27 à 20.4 pieds, et le chenal est de la largeur voulue.

Immédiatement à ce dernier endroit, au côté nord du chenal, se trouve une petite étendue profonde de 18 pieds, et à environ 1,200 pieds en aval du bas de l'Île, il y a deux petites battures sur lesquelles la profondeur est de 18 à 19 pieds—situées à 50 ou 60 pieds en dedans de la ligne des bouées sur le côté sud.

Ces battures sont sur la courbe qui mène à la ligne des phares d'alignement et sur le côté où une projection de cette étendue fait obstacle au-delà des bouées.

Bien que le chenal soit là d'une grande largeur, l'on pense que l'on arriverait à un meilleur résultat en enlevant la plus petite de ces battures et en coupant environ 30 pieds de l'autre au lieu d'indiquer leur extrémité inférieure par une bouée.

A quelques places plus bas, le chenal est à peine de la largeur voulue, et dans la direction de leur extrémité inférieure, se trouve quelques places recouvertes seulement par une profondeur de 19.4 à 19.8 pieds.

Ces petites battures sont répandues sur une distance considérable et entourées d'eau variant d'une profondeur de 20.2 à 21 pieds. Elles sont ainsi placées qu'un navire ayant un chargement proportionné au tirant d'eau que permet le chenal pourrait passer entre elles sans toucher à aucune, tandis que d'autres navires d'un même tirant qui ne suivraient pas la ligne, tout en restant dans le chenal, sont exposés à les heurter.

Depuis l'Île-Lavaltrie, en descendant, jusqu'à cet endroit du fleuve où le chenal est large, il y a une profondeur—les endroits ci-dessus désignés exceptés—de 20.1 à 21 pieds.

A elle seule cette tranchée était une entreprise formidable, car l'on y a enlevé 548,288 verges cubes de matières, ou plus de 800,000 verges d'après le mesurage fait sur les chalands.

Depuis cette pointe, en descendant, le chenal suit une direction nord-est jusque vis-à-vis l'Île-aux-Foins, où il tourne ensuite graduellement vers l'est, et il conserve cette direction (passé Sorel) jusqu'à la pointe sud-est de l'Île-de-Grâce, de là il va en serpentant entre l'Île-aux-Bateaux et l'Île-à-la-Pierre jusqu'à l'emplacement d'un phare à l'extrémité inférieure de la dernière île.

Sur cette partie du fleuve, la profondeur varie de 25 à 50 pieds, sauf à un point en amont de l'Île-aux-Bateaux, où elle est de 22 à 24 pieds sur une petite distance.

Depuis le phare de l'Île-à-la-Pierre jusqu'à la ligne des phares d'alignement de l'Île-aux-Raisins, la profondeur varie de 22 à 31 pieds.

Cette île est située à la tête du lac St. Pierre et la ligne de ses phares mène au chenal qui a été approfondi sur une distance de 7,300 pieds, à travers ce qui est appelée la "barre supérieure" et en gagnant le bassin supérieur, où le phare flottant No. 1 est ancré pendant la saison de la navigation.

Dans cette partie du chenal, la profondeur est de 21 à 20.2 pieds, et sa largeur généralement de 300 pieds. Jusque ici il y a eu divergence d'opinion quant à la meilleure place pour un phare dans ce voisinage; mais l'enlèvement, en 1866, d'une grande partie d'une pointe située sur le côté nord du chenal a fait un si grand changement à cet endroit que les raisons à l'appui du déplacement de ce phare ont dû perdre de leur importance.

Sur une distance de 6,700 pieds, la profondeur du "bassin supérieur" varie de 20.4 à 26 pieds. Dans le chenal approfondi jusque vis-à-vis le phare flottant No. 2, distance de 3,600 pieds, il y a une profondeur de 20.2 à 21.2 pieds, et la largeur est bien de 300 pieds.

Depuis ce phare jusqu'à un angle de la ligne indiquée par une grande bouée blanche —distance de 2,300 pieds—il y a de 20.4 à 21 pieds d'eau, et le chenal est d'une bonne largeur.

Cette bouée est sans doute une bonne indication pour le jour, mais elle suffit à peine pour guider celle qui dirige un navire la nuit vers le point où un changement de direction est nécessaire, et je crois que pour obvier à cette difficulté un phare flottant ou haute balise a été recommandée.

Immédiatement en bas de la bouée de fer, qui vient après la grande bouée blanche, il y a un espace de 4 à 500 pieds de long, et sur les deux tiers de la largeur du chenal, où la profondeur est de 19.2 à 19.9 pieds; mais pour quelques parties de cet espace, la profondeur est de 20.4 pieds.

De cette batture à la bouée suivante se trouvent çà et là des rochers à une profondeur de 19.4 à 19.8 pieds.

De là en descendant, jusqu'à la tête du "bassin inférieur," il y a de 20.2 à 21.2 pieds d'eau, distance, depuis la bouée blanche, 14,000 pieds. Ce bassin, qui est en ligne avec le chenal, a une longueur de 1,300 pieds et une profondeur de 21 à 26 pieds.

La tranchée à travers la "barre inférieure" est longue d'environ 6,000 pieds, et sa profondeur varie de 20.2 à 21 pieds, sauf sur deux petites étendues, où elle varie de 18.3 à 19.9 pieds.

La partie inférieure de ce chenal est bien indiquée par un phare sur la Pointe-du-Lac et le phare flottant No. 3, au-delà duquel il décrit une courbe et continue dans une direction sud-est suivant le chenal naturel jusque vis-à-vis l'embouchure est de la Rivière-Nicolet, et en ligne avec les phares d'alignement au port St. François. Sur cette distance, la profondeur varie de 21 à 30 pieds.

Sur le lac St. Pierre, le chenal approfondi est à-peu-près de 11½ milles de long.

D'après les rapports des officiers chargés en différents temps des travaux, il appert que l'on a enlevé là 6,470,557 verges cubes de matières mesurées sur les chalands. Réduite à l'état solide, comme elle était primitivement, cette quantité peut être évaluée à 4,313,572 verges cubes, c'est-à-dire qu'elle doit former une masse égale à un déblaiement d'environ 250 milles de voie ferrée.

Dans le voisinage du port St. François, il y a une succession de battures entre lesquelles se trouvent des passages qui, bien qu'étroits, ont une profondeur de 20 à 30 pieds. De là au Cap-de-la-Madeleine, en bas de Trois-Rivières, le grand chenal naturel varie de 30 à 36 pieds en profondeur.

Sur le côté nord du fleuve, entre le lieu ci-dessus mentionné et l'Île-Bigct, il y a plusieurs grandes battures, entre lesquelles est un chenal étroit et sinueux de 19 à 24 pieds de profondeur.

Cette ligne est bien indiquée par le phare d'alignement, mais ceux qui commandent des navires d'un fort tirant et chargés préfèrent généralement gagner dans la direction de la Pointe de Bécancour, sur le côté sud du fleuve, où le chenal est large et profond quoique le courant y soit plus rapide.

Mais, pour que l'on put prendre cette voie la nuit, il faudrait ériger des phares d'alignement sur le Cap-de-la-Madeleine et un ou deux phares à la Pointe-Bécancour. Avec le concours d'autres phares dans le voisinage de l'église de Champlain, l'on pense que les navires pourraient éviter les battures sur cette partie de la route.

En septembre 1863, le capt. Armstrong, l'officier chargé des dragueurs, et un pilote expérimenté, m'accompagnèrent le long du fleuve pour m'indiquer plusieurs battures ou pouliers à ce lieu et en bas de ce lieu qu'il serait à propos de faire disparaître. Quelques unes de ces battures ne sont pas indiquées sur les cartes de l'Amirauté; mais leur position était si bien connue de ces messieurs à l'aide d'amarques et autrement qu'ils les trouveront sans peine.

Vis-à-vis l'embouchure de la rivière Bécancour se trouvent deux de ces battures. Celle au sud,—qui n'est pas indiquée sur les cartes de l'Amirauté, est longue d'environ 120 pieds, et d'une largeur de 100 pieds. Dans les basses eaux, elle est à une profondeur de 17 à 18 pieds. Le long, la profondeur varie de 22 à 24 pieds. L'on considère qu'il serait nécessaire d'enlever au moins un tiers de l'extrémité supérieure de cette batture jusqu'à la profondeur voulue.

Au passage du Cap-de-la-Madeleine à la Pointe-Bécancour, la profondeur est de 28 à 30 pieds. De là à la ligne conduisant vers Champlain, il y a de 26 à 40 pieds d'eau, excepté sur le poulier mentionné.

Près de l'église de Champlain, la batture Dubord ne rend pas le passage bien difficile aux navires quoiqu'elle soit au milieu du chenal, l'eau étant très-profonde sur un grand espace de chaque côté.

Depuis ce dernier endroit, le chenal se dirige presque entièrement à l'est jusque vis-à-vis l'embouchure de la rivière Champlain, où il gagne ensuite graduellement au nord jusqu'à la ligne des phares d'alignement de Batiscan. Sur cette partie du fleuve, la profondeur varie de 24 à 40 pieds.

Le passage établi sur la ligne des phares d'alignement à Batiscan mène vers le Cap-Léonard sur le côté sud du fleuve, afin d'éviter les grandes battures de Ste. Anne-de-la-Pérade. Sur cette ligne, la profondeur varie de 24 à 33 pieds, sauf vis-à-vis les brise-glaces construits sur la batture où elle est de 24 pieds.

A cet endroit, le chenal est rétréci par la pointe angulaire d'une batture au bout de laquelle il n'y a que 16 pieds d'eau. A 150 pieds au nord, la profondeur est de 13.5 pieds.

Une bouée indique l'extrémité sud de cette batture et le point où il faut changer de direction. Cependant, la ligne et l'étroitesse du chenal immédiatement plus bas rendent aux navires chargés le passage difficile.

A une petite distance en bas de cet endroit, en ligne avec les phares des Grondines et vis-à-vis le petit cours d'eau appelé le Léonard, il y a un poulier de 30 à 40 pieds de diamètre où la profondeur est à peine de 18 pieds dans les basses eaux.

Depuis ce poulier (qui n'est pas indiqué sur les cartes de l'Amirauté) et la pointe de la batture ci-dessus désignée, ainsi que le cours du chenal en amont et en aval et sa partie rétrécie, il est presque impossible à deux navires de grandes dimensions de se rencontrer.

En 1859, la commission du havre a fait des travaux considérables dans ce voisinage et au passage de Batiscan—elle a fait draguer et enlever environ 20,650 verges cubes, mesurées sur les chalands sans compter une grande quantité de cailloux.

Malgré cela, il est grandement nécessaire de faire approfondir la batture de Ste. Anne sur une longueur d'au moins 150 pieds, et que l'extrémité supérieure du poulier soit enlevée. Pour ce, il faudra enlever environ 8,000 verges cubes de matières.

Un peu plus bas que le Cap-Léonard et en ligne avec les phares des Grondines, il y a aussi un petit poulier d'environ 60 pieds de diamètre, à une profondeur variant de 17 à 18 pieds dans les plus basses eaux.

En amont du Cap-à-la-Roche, en ligne avec l'extrémité ouest du presbytère et une cheminée de l'église St. Jean, et sur la ligne des phares d'alignement des Grondines, il y a un poulier d'environ 50 pieds de diamètre dont la profondeur est de 17½ à 18 pieds.

A l'exception des endroits ci-dessus désignés, il y a une profondeur de 22 à 30 pieds sur cette étendue du fleuve.

Ensuite, le long de la ligne des phares du Cap-Charles jusqu'à l'endroit où le courant est dirigé vers l'est par les balises d'alignement sur la rive, la profondeur est de 22 à 30 pieds, excepté sur un petit poulcier situé un peu au sud de la ligne.

Vis-à-vis le Cap-Charles, la batture des Grondines traverse presque le fleuve et ne laisse qu'un chenal étroit non navigable près de la rive sud.

Le milieu de cette batture est large d'environ 800 pieds. Sur la distance de 21.3 pieds en amont et 30 pieds immédiatement plus bas, la profondeur est de 16.3 à 19.3 pieds dans les basses eaux ordinaires. Sur la ligne généralement suivie par les navires, la profondeur varie de 17 à 20 pieds sur une distance d'au moins 1300 pieds.

Cette barre est formée principalement de cailloux mêlés à l'argile dur, et le travail pour le faire disparaître serait à la fois difficile et dispendieux ; cependant, elle fait tellement obstacle au passage des navires chargés et de grandes dimensions—sauf le temps où la marée est haute—que la ligne de navigation sera toujours considérée incomplète tant qu'elle ne sera pas abattue.

Le commandant Orlebar dit qu'au Cap-à-la-Roche les marées ordinaires montent de quatre pieds, et les marées du printemps de 6 pieds. Vis-à-vis le Cap-Charles, le courant est de 4 nœuds à l'heure.

D'après cette description du chenal, il est évident qu'à l'exception de quelques endroits et de petites battures isolées, la profondeur est au moins de 20 pieds de Montréal au lac St. Pierre, et que dans les marées ordinaires il y a au moins cette profondeur entre le Cap-Levrard et le Cap-Charles.

La largeur voulue existe généralement dans les parties améliorées de la route, et l'alignement est tel qu'il ne rend pas sérieusement difficile le passage des navires de la classe en usage ou à l'époque où les arrangements furent faits.

Etant personnellement au fait de la manière dont les travaux ont été conduits depuis 1863, et ayant fait une investigation minutieuse des affaires qui précédèrent cette date, je n'hésite pas à dire que les commissaires du havre ont toujours fait preuve du désir louable de donner, dès le commencement, la plus grande dimension possible au chenal, et de se conformer aux conditions de leur arrangement avec le gouvernement. La preuve de cette assertion est indiquée par l'état de la dépense encourue pour les améliorations depuis janvier 1860, et qui, ainsi qu'on peut le voir, s'élève à \$329,512.16, ou plus du double de la somme affectée à cet objet par le gouvernement.

Mais, comme nous l'avons déjà dit, il reste encore plusieurs petites battures à faire disparaître et certaines améliorations à faire pour permettre aux navires de grandes dimensions de parcourir cette route sans difficulté,—améliorations que l'on peut indiquer ainsi brièvement :

1°. L'ancien et le nouveau chenal à la Pointe-aux-Trembles sont tous deux susceptibles d'objections, et de ce, le chenal au nord serait exempt dans une grande mesure. Il serait par conséquent à propos d'améliorer ce dernier.

2°. Entre le Cap-St.-Michel et l'Île-Bellegarde, il serait nécessaire d'améliorer la ligne en enlevant une partie de la rive sud du chenal et d'approfondir la batture située sur le côté nord, en aval des bouées supérieures placées au sud.

3°. Des endroits, sur le côté sud du chenal en bas de l'Île-Lavaltrie, pourraient être approfondis avec avantage, et on pourrait enlever les projections qui nuisent ailleurs. Les petites battures situées auprès du pied de la tranchée devraient également être approfondies.

4°. La batture située à environ un demi mille en aval de la grande bouée blanche, à l'angle entre les phares flottants Nos. 2 et 3, sur le lac St. Pierre, devrait être creusée à la même profondeur que les autres parties du chenal.

La commission s'étant toujours montrée bien disposée à faire les améliorations complètes, il y a tout lieu de croire qu'en attirant son attention sur les quatre places ci-dessus désignées, elle saura sans retard prendre les mesures voulues pour compléter ces améliorations d'une manière satisfaisante.

5°. La pointe de la batture, vis-à-vis Ste. Anne et en amont du Cap-Levrard, devrait être approfondie de manière à augmenter la largeur du chenal. Le sommet des poulciers

directement en ligne avec le chenal à cet endroit devrait aussi être enlevé et la batture du Cap Charles approfondie.

Les améliorations effectuées en 1859 en aval de Batiscan ayant donné un chenal de 20 pieds de profondeur au Cap-Levrard et en aval de ce cap, dans les hautes eaux ordinaires, il devient douteux si de nouveaux travaux dans ce voisinage pourraient être considérés comme compris dans l'arrangement contracté en 1860 par la commission du havre; cependant, il serait avantageux à la navigation que les améliorations énumérées fussent faites.

A part des travaux dont il vient d'être parlé, des améliorations à certains endroits ont été recommandées comme indispensables, telles que l'enlèvement de battures et l'érection de phares sur le chenal de Verchères, et à Bécancour, etc.; mais elles ne sont pas considérées comme comprises dans l'arrangement contracté par la commission du havre.

Maintenant que nous avons décrit la condition actuelle du chenal et indiqué la nature et l'étendue des améliorations qui restent encore à faire, nous allons attirer l'attention sur la ligne de base d'après laquelle la profondeur de l'eau a été invariablement supputée par la compagnie du havre.

Dans des circonstances ordinaires, cela eut été inutile, d'autant plus qu'une ligne de base n'est généralement que supposée ou imaginaire, à laquelle toutes les hauteurs ou profondeurs sont rapportées pour arriver à une comparaison, tandis que dans le cas actuel elle est censée représenter la surface du fleuve lorsqu'il y a 17 pieds d'eau sur la base de l'écluse d'entrée à Montréal, et 11 pieds sur les battures du lac St. Pierre.

Or, cette donnée nous a paru si intimement liée à l'arrangement contracté par les commissaires du havre, que tous les sondages faits (au-dessus du lieu où les marées se font sentir) dans notre récent relevé, ont été, comme on l'a dit précédemment, rapportés à cette ligne.

Ainsi, la profondeur indiquée dans la description ci-dessus du chenal n'est pas la profondeur réellement constatée aux différentes places pendant les relevés respectifs vu que quelques fois il a fallu diminuer la hauteur des sondages et d'autres fois y ajouter.

Les tableaux suivants font connaître que la variation des niveaux de l'eau à Montréal et au lac St. Pierre n'ont aucun rapport entre eux à un degré défini, et qu'il serait par conséquent inexact de prétendre que d'après une certaine profondeur d'eau connue sur le buse de l'écluse à Montréal, il soit possible de constater l'exacte profondeur sur les battures du lac St. Pierre.

TABLEAU indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse au pied du Canal Lachine et sur les battures du Lac St. Pierre.—1867.

Jour du mois.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1867.	Pds. pes.																															
<i>Août.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine												19.2	19	19	19.1	19	19	19.1	18.10	18.10	18.9	18.9	18.8	18.8	18.7	18.6	18.6	18.5	18.5	18.6	18.7	18.6
Sur les battures du Lac St. Pierre.....												12.6	12.6	12	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12	12	12	12	12	12	12.6	
<i>Septembre.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	18.6	18.5	18.5	18.4	18.4	18.2	18.3	18.2	18	18.1	18	18	17.10	18	17.11	17.9	17.10	17.10	18	18	18	17.10	17.11	17.9	17.8	17.9	17.9	17.7	17.7	17.8	.....	
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	12.6	12.6	12	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	12	.....	
<i>Octobre.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	17.7	17.6	17.7	17.6	17.6	17.7	17.7	17.7	17.6	17.6	17.8	17.8	17.10	17.8	17.8	17.9	17.8	17.8	17.8	17.8	17.7	17.7	17.7	17.8	17.6	17.5	17.5	17.5	17.4	17.4	17.4	17.3
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	12	11.6	11.6	11	11	11.6	11.6	11.6	11	11	11.6	12	12.6	12	12	12	12	12	.....	11.6	11.6	.....	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	12	12	
<i>Novembre.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	17.1	17	17.1	17	17	17.1	17	16.10	16.9	16	16.10	17	17	16.11	16.10	16.10	16.11	16.10	16.10	16.6	16.6	16.5	16.6	16.6	16.6	16.7	16.7	16.6	16.8	16.10	.....	
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	12	11.6	11	11	10.6	10.6	10.6	10.6	11	11	.....	10.6	11	11	12	12	11.6	11.6	10.6	10.6	10.6	10.6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1868.																																
<i>Mai.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	19.1	19.2	19.4	19.7	19.11	20	20.2	20.2	20.2	20.3	20.4	20.4	20.3	20.2	20.4	20.4	20.6	20.8	20.10	21.4	21.8	22.10	23	22.11	22.8	22.4	22.2	22	22	22	21.10	
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	14	14	14	14.6	14.6	14.6	15.6	16	16	16	16	16	16	16	16.6	16.6	16.6	17	17.6	17.6	18	18.6	19	19	18.6	18	18	18	18	17.6	17.6	
<i>Juin.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	21.10	21.7	21.4	21.2	21.10	20.10	21	20.10	20.9	20.8	20.5	20.4	20.2	20	19.10	19.8	19.6	19.6	19.4	19.4	19.3	19.2	19.2	19.1	19.1	19	19	18.10	18.11	18.8	.....	
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	17.6	17	17	16.6	16.6	16	16	16	15.6	15.6	15.6	15	15	14.6	14.6	14.6	14	14	14	14	14	14.6	14.6	14.6	14	14	13.6	13.6	13.6	13	.....	
<i>Juillet.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	18.8	18.7	18.7	18.4	18.5	18.5	18.5	18.4	18.3	18.3	18.2	18.1	18	18	18	18	17.10	17.10	17.10	17.9	17.9	17.8	17.8	17.8	17.7	17.7	17.7	17.6	17.6	17.7	17.7	
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	13	12.6	12.6	12	12	12.6	13	13	13	12.6	12.6	12	12	12	11.6	12	12	12	12	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12	12	11.6	11.6	11.6	
<i>Août.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	17.7	17.7	17.7	17.8	17.7	17.5	17.5	17.4	17.3	17.4	17.4	17.4	17.2	17	17	17.2	17.2	17.1	17	17.3	17.3	17.2	17.1	17	17	17	17	16.10	16.8	16.8	16.9	
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	12	12	12	12	12	12	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11	11	11.6	11.6	11.6	11.6	12	12	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11	11	10.6	
<i>Septembre.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	16.8	16.9	16.9	16.8	16.9	16.9	16.9	16.10	16.9	16.11	17	17	17	17	17	16.11	17.1	17	17	17	17.2	17	16.11	16.10	16.11	16.11	16.9	16.7	16.9	16.10	.....	
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	11	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	12	12	12	12	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	
<i>Octobre.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	16.11	16.11	16.9	16.7	16.6	16.8	16.8	16.4	16.6	16.7	16.6	16.8	16.6	16.5	16.5	16.5	16.3	16.4	16.4	16.4	16.5	16.5	16.7	16.5	16.3	16.1	16.2	16.3	16.3	16		
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11	11	11	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11	11	11	10.6	10.6	10.6	10.6	10.6	10.6	11	
<i>Novembre.</i>																																
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	16.4	16.10	16.10	16.8	16.9	16.9	16.8	16.7	16.8	16.9	17.7	17.7	17.9	17.10	17.7	17.5	17.3	17.3	17.3	17.3	17.3	17.4	17.2	17.1	16.11	16.10	17	17.1	17.1	17.1	.....	
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	11	11.6	12	12.6	12.6	12.6	12	11.6	11.6	12	12.6	12.6	13	13	13	13	13	13	12.6	12.6	12.6	12	11.6	11.6	12	12	.....	.....	.....	.....	.....	

Ces tableaux sont une copie des notes quotidiennes prises par le maître d'écluse (en pieds et en pouces) de la baisse et de l'élevation du niveau de l'eau au pied du canal Lachine; et des notes quotidiennes prises (en pieds et en demi-pied) de la baisse et de l'élevation du niveau de l'eau sur les battures du lac St. Pierre. Au dernier endroit, la jauge est divisée en quarts de pied ou par espaces de trois pouces, et le registre est tenu en portant comme profondeur l'espace se rapprochant le plus d'un demi pied, de sorte que le journal peut indiquer la profondeur comme étant d'un à trois pouces différente de ce qu'elle est réellement au temps de l'observation.

C'est là la plus grande différence observée d'après le journal le plus exact pendant une partie du relevé.

Dans le tableau pour 1867, on peut voir que du 11 août au 22 novembre il ne s'est rencontré que 4 jours durant lesquels il y avait 17 pieds sur le busc de l'écluse et 11 sur les battures, ou pendant lesquels la profondeur correspondait avec la ligne de base, et cela tandis qu'il y a eu 8 jours pendant lesquels l'eau était de 11 pieds sur les battures, et de 16.9 et 18.1 sur le busc de l'écluse. Pendant 4 jours, il y a eu 17 pieds sur le busc de l'écluse et 10.6 sur les battures; et pendant 2 jours, 16.10 sur le busc et 12 sur les battures.

En 1868, du 11 août au 26 novembre, il y a eu aussi seulement 4 jours où il y avait 17 pieds sur le busc d'écluse et 11 sur les battures, tandis que pendant 7 jours la profondeur était de 17 pieds sur le busc et de 12 sur les battures;—et 8 jours où elle était de 17 pieds sur le busc et de 16.6 sur les battures;—26 jours, de 16.4 à 16.10 sur le busc et de 11.6 sur les battures, et 3 jours, de 16.8 à 16.9 sur le busc et de 12.6 sur les battures.

Il est à croire que ce qui précède suffit à démontrer que la hauteur de l'eau à Montréal n'est pas une indication sûre d'après laquelle on peut inférer que sur le lac St. Pierre il ne serait pas même raisonnable de s'attendre que sur cette partie du fleuve St. Leurent, où la est largeur irrégulière et où tant de grands cours d'eau vont se jeter, les variations puissent correspondre sur des points aussi éloignés et si différemment situés.

Au commencement des relevés, des jauges correspondant autant que possible à la ligne de base adoptée par la commission du havre, furent placées aux endroits respectifs, et dans tous les cas les sondages furent corrigés sur les observations faites d'après ces jauges.

D'après les tableaux et explications qui précèdent, il est par conséquent visible que pour représenter la profondeur du chenal lorsque la surface correspondait à la ligne de base de la commission du havre, il a fallu, en quelques cas, *ajouter* à la profondeur *réellement constatée* par les sondages, et en d'autres temps la diminuer.

Afin de faire bien comprendre ces opérations, ces déductions, et surtout les additions, seront indiquées dans l'ordre suivant:—

A la Pointe-aux-Trembles, il s'est rencontré 7 jours où il a fallu retrancher d'un *demi pouce à deux pouces et demi* des sondages, la surface du fleuve se trouvant alors *au-dessus de la ligne de base*. La plus grande réduction (2½ pouces) fut faite le 21 septembre, au temps où la profondeur était de 17.2 pieds sur le busc de l'écluse et de 12 sur les battures du lac St. Pierre.

Du 28 août au 9 septembre, inclusivement, il y a eu 13 jours où il a fallu ajouter *d'un à quatre* pouces, la surface de l'eau étant alors *au-dessous* de la ligne de base.

La plus forte addition (4 pouces) fut faite le 29 août, lorsqu'il y avait 16.8 pieds d'eau sur le busc de l'écluse et 11 pieds sur les battures du lac St. Pierre.

A cette période (29 août 1868) la profondeur réelle à cet endroit était comme suit: Sur la grande batture désignée comme étant située vis-à-vis et en aval de l'église de la Pointe-aux-Trembles, il y avait de 15.9 à 15.3 pieds, et une moyenne d'environ 18.5.

A la tête de cette batture, l'ancien chenal a seulement 200 pieds de large, et d'un côté, sa profondeur est de 18.7 pieds, et de l'autre, de 19.4. Dans cet espace se trouvent deux places, à l'une desquelles la profondeur était de 19 pieds et à l'autre de 19.6. A environ 500 pieds en remontant le courant sur cette ligne, la profondeur était de 19.4 pieds.

Dans le chenal fait en 1865, et qui conduit au sud presque vis-à-vis le phare supérieur de la Pointe-aux-Trembles, on a trouvé de 19.9 à 21.7 pieds d'eau, à l'exception de trois petites places isolées, sur deux desquelles il y avait 19.4 et sur l'autre 19.5 pieds d'eau.

Entre le Cap St. Michel et l'Île-Bellegarde, pendant 3 jours il a fallu ajouter de 5 à 7 pouces à la profondeur des sondages, la surface de l'eau était plus basse que la ligne de base. Cette addition de 7 pouces a été faite le 19 octobre, date où il y avait 16.4 pieds d'eau sur le busc de l'écluse et 11.6 sur les battures.

Dans cette partie du chenal, la profondeur réelle était de 20 à 32.5 pieds, et à un endroit de 18.8 d'un côté et de 18.6 de l'autre. La largeur est à peine de 270 pieds.

A Lavaltrie, les 2, 3 et 4 octobre, il y a eu de 16.11 à 16.7 pieds sur le busc de l'écluse, et 11.6 sur les battures du lac St. Pierre. A cet endroit, la ligne d'eau excédait alors d'un pouce la ligne de base.

Entre le 5 et le 16 octobre, il y a eu 10 jours où l'eau a été d'un à cinq pouces au-dessous de la ligne de base.

La plus forte addition (5 pouces) à la profondeur des sondages a été faite le 12 et le 13 octobre, date où l'eau était de 16.8 à 16.6 pieds sur le busc de l'écluse, et de 11 sur les battures.

A la dernière date, on a trouvé 17.6 pieds d'eau dans un petit espace sur le côté nord du chenal et près du pied de l'île; et sur deux petites battures en dedans de la ligne des bouées sur le côté sud, il y avait de 18.4 à 18.6 pieds d'eau. Sur les espaces précédemment désignés comme situés près de l'extrémité inférieure de cette ligne, la profondeur était de 19 à 19.4 pieds, et de 19.8 à 20.6 de chaque côté.

De l'Île Lavaltrie, en descendant, excepté sur les espaces ci-dessus mentionnés, il y avait, le 12 et le 13 octobre, de 19.7 à 20.6 pieds d'eau dans le chenal.

Sur le lac St. Pierre, les sondages furent faits en novembre, alors que sur les battures la profondeur variait de 11½ à 13 pieds, de sorte que le niveau de surface était de 6 à 24 pouces au-dessus de la ligne de base, et qu'il a fallu réduire leur profondeur en proportion.

Pendant ce temps, il y avait de 16.10 à 17.10 pieds d'eau sur le busc de l'écluse à Montréal.

Nous avons cru nécessaire de faire connaître les faits ci-dessus touchant la profondeur réellement constatée dans le chenal pendant les relevés, car, bien qu'il n'y ait aucun rapport défini entre les niveaux à Montréal et sur le lac St. Pierre, ils ne laissent pas que de démontrer que les variations à Montréal influent plus directement sur quelques parties intermédiaires du fleuve.

Il font aussi voir qu'en certains temps un navire peut trouver 11 pieds d'eau sur les battures, tandis qu'en montant plus haut il peut se trouver qu'à plusieurs endroits du chenal la profondeur soit de quelques pouces de moins que vingt pieds.

L'approfondissement et l'élargissement du chenal du fleuve de manière à permettre aux navires d'une plus grande classe qu'autrefois de monter jusqu'à Montréal, ont certainement été profitables au commerce de la province.

Aujourd'hui, les marchandises peuvent être acheminées à 180 milles plus loin à l'intérieur par les navires dans lesquels on les expédient, et le surplus des produits du pays exporté directement au terminus de la navigation intérieure. Cela a diminué d'autant le fret transatlantique, et contribué, jusqu'à un certain point, à l'établissement de la ligne de steamers qui dessert cette route durant la saison de navigation.

De ces avantages, tout le pays a profité, et ils ont été si bien appréciés de ceux qui y sont directement intéressés, que tout récemment le gouvernement a été saisi de l'opportunité d'agrandir davantage le chenal en question.

En avril 1868, des marchands et propriétaires de navires ont présenté un mémoire exposant que la concurrence dans le commerce de transport venant et à destination d'Europe rendait nécessaire l'emploi de navires de plus grandes dimensions qu'au temps où l'on commença les améliorations du fleuve, et demandant que les travaux soient repris et continués jusqu'à ce que l'on ait un chenal d'une profondeur uniforme d'au moins 20 à 24 pieds, et d'une largeur de 400 sur tout le parcours entre Québec et Montréal." Ce document a été imprimé comme réponse à une adresse du Sénat.

Le 16 novembre dernier, Hugh Allan, écuyer, l'un des requérants, m'adressa une lettre très importante au sujet de la voie de communication du fleuve. Copie de cette lettre et d'un tableau des dimensions, tirant d'eau, tonnage, etc., des navires de la compagnie des paquebots-postes de Montréal, est ci-annexée.

D'après ces documents et autres informations, il paraît que durant la période des basses eaux il a fallu alléger la cargaison d'un grand nombre de navires qui ont eu à passer par cette route,—ce qui ajoute beaucoup aux frais du transport.

Il est évident qu'un navire chargé jusqu'à la profondeur d'un chenal ne saurait y passer, étant remorqué, sans que sa quille touche fond, bien qu'il pourrait passer à l'aide de puissants remorqueurs ; mais, pour qu'un navire y flotte librement, il faut que sa quille soit à 9 ou au moins 6 pouces du fond.

La lettre de M. Allan dit : " Nous avons pu passer nos navires à voiles, cette saison, dans environ 19 pieds d'eau, et nos steamers, dans 17.6 pieds," et " lorsqu'un navire à voiles peut passer l'étroit chenal approfondi étant chargé de manière à tirer quelques pouces d'eau de moins que la profondeur, un steamer mu par sa propre force et allant à toute vitesse, doit être chargé de façon à tirer deux pieds ou plus de moins que la profondeur du chenal." \* \* \* Nous avons constaté que lorsqu'il tirait 17 pieds, et que la profondeur du chenal était de 19, il touchait fond s'il allait à grande vitesse, et flottait dès que la machine était arrêtée."

Le tirant d'eau de 11 des steamers de la ligne Allan varie de 18 à 23 pieds lorsqu'ils sont chargés, mais sans charbon, de sorte qu'il faudrait un chenal de 25 pieds de profondeur pour que le plus grand de ces navires put passer.

La longueur de ces navires est de 290 à 350 pieds. Neuf d'entre eux étant plus longs que le chenal n'est large, il est à craindre que dans le cas de coups de vent, ou de quelque accident forçant l'un d'eux à se mettre en travers, la navigation serait sérieusement entravée.

La probabilité d'un pareil accident a été représentée comme une des raisons pour lesquelles le chenal devrait être élargi.

Adopter l'échelle de navigation demandée par les requérants serait se charger d'une entreprise colossale, car, dans le Lac St. Pierre seul, il faudrait enlever une masse plus considérable que celle que l'on a enlevée jusqu'ici, sans compter toutes les parties du fleuve où des améliorations ont été faites et celles qui n'en avait pas besoin pour un chenal de 20 pieds.

D'après la connaissance que nous avons du fleuve, il y a lieu de croire qu'il serait possible d'obtenir une plus grande profondeur ; mais avant de pouvoir affirmer qu'elle pourrait être de 24 pieds, il faudra faire des sondages et recueillir diverses autres informations.

Je dois dire, toutefois, qu'il n'a pas été fait d'examen à ce sujet, vu que cette question n'est venue à ma connaissance qu'à la fin de la saison, alors que les relevés durent être discontinués.

Pour tout nouvel élargissement du chenal sur le lac St. Pierre, je pense que l'on rencontrerait des matières de même espèce que celle que l'on a draguées précédemment ; et il est très probable que pour d'autres endroits, l'approfondissement serait aussi difficile qu'il l'a été les premières fois. Il faudrait aussi approfondir plusieurs battures formées de cailloux et de nombreux *pouliers*, et il est très possible que sur quelques points l'on rencontrerait du roc solide.

Mais en nous basant sur ce que les profondeurs indiquées par les cartes de l'amirauté font assez bien connaître le chenal à des endroits que n'embrassent nos relevés ni nos examens, nous pouvons soumettre l'estimation approximative suivante :—

1°. Pour un chenal de 300 pieds de large et de deux pieds plus profond qu'à présent—

Draguage dans le lac St. Pierre, soit.....	1,500,000	verges cubes.
Idem en d'autres parties du fleuve.....	1,250,000	“
	2,750,000	“

Approximativement, le prix de revient de ces travaux serait de \$800,000.

2°. Pour un chenal de 400 pieds de large et de 24 pieds de profondeur—

Draguage dans le lac St. Pierre, soit.....	5,000,000	verges cubes.
Idem en d'autres parties du fleuve.....	3,500,000	“
	<u>8,500,000</u>	“

Approximativement, le prix de revient de ces derniers travaux s'élèverait à \$2,500,000.

Ces estimations ne reposant sur aucune donnée exacte, elles ne sont soumises qu'à l'effet de donner une idée de l'étendue de l'entreprise projetée.

Avant de pouvoir se former une opinion arrêtée sur la possibilité de mettre ce projet à exécution, il est indispensable de faire un relevé exact de tous les lieux où la profondeur est de moins de 24 pieds et de connaître la nature du lit du fleuve pour pouvoir soumettre convenablement l'affaire au département

J'ai l'honneur d'être,  
Monsieur,  
Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN PAGE,  
Ing. en chef, Trav. Pub.

## MÉMOIRE POUR L'INFORMATION DU SECRÉTAIRE DES TRAVAUX PUBLICS.

QUEBEC, mars 1864.

En suivant les instructions contenues dans l'ordre de l'honorable conseil exécutif transmis avec votre lettre No. 46,626, on a constaté que dans les dernières années la commission du havre de Montréal avait éprouvé beaucoup de difficultés par rapport à la divergence d'opinion entre quelques uns de ses principaux officiers.

Ces difficultés étant malheureusement devenues notoires au point d'entraver sérieusement la poursuite des travaux, l'on m'en donna officiellement communication par les documents qui accompagnaient votre lettre, et la commission m'en fit part plus directement ensuite.

Mais, vu les exposés et opinions contradictoires des parties et les résultats peu concluants des pourparlers, l'on a jugé à propos d'adresser une série de questions à la commission et à ceux de ses officiers qui, par leur position, peuvent être en mesure de donner des renseignements auxquels on peut se fier.

En recourant à ce moyen, on essaya d'embrasser tous les principaux points à l'égard desquels il y avait contestation, et tels autres qui, par leur nature, pouvaient aider à faire connaître clairement l'affaire au département.

Nous nous proposons, cependant, de ne rappeler ici ces faits qu'en tant qu'ils influent sur les intérêts du gouvernement touchant l'exécution économique des travaux, et cela sans entrer dans des questions d'importance mineure et sans nous occuper des récriminations des officiers, attendu que les discuter de nouveau ne saurait conduire à aucun résultat avantageux.

D'après les conditions de l'arrangement de M. Robert Forsyth, il paraîtrait qu'il n'avait affaire qu'aux travaux du havre de Montréal, qu'il n'avait à s'occuper des améliorations du lac St. Pierre et du fleuve en aval de la cité que dans les occasions où la com

mission l'appelait spécialement à ce service, la direction des travaux de draguage sur le lac et le fleuve ayant été confiée au surintendant, le capitaine C. L. Armstrong.

A la suite de visites faites de temps en temps à ces derniers travaux, l'ingénieur du havre remarqua que les bouées placées dans le chenal qui devait être dragué ne suffisaient pour donner à la ligne l'exactitude voulue, et considérant que sous ce rapport les intérêts de la commission étaient négligés, il lui en fit verbalement mention à plusieurs reprises, et le 30 novembre 1859 il lui écrivit à ce sujet.

Ces représentations de M. Forsyth eurent pour résultat de le faire autoriser à faire un relevé du lac St. Pierre en hiver, examen qu'il avait toujours représenté comme un des meilleurs moyens de tracer un bon chenal, et d'éviter des travaux inutiles de tranchée.

Ce relevé fut fait l'hiver et le printemps de 1862, et le rapport soumis en avril la même année. D'après les explications données sur la manière dont le relevé et les sondages ont été faits, il paraîtrait que l'on a pris beaucoup de précaution pour arriver à une exactitude à laquelle on put se fier à l'avenir.

Dans ce but, l'on a tracé avec soin une projection horizontale de tout le chenal sur le lac St. Pierre, pris la position des phares et bouées et fait le profil du fond d'après lequel on pourrait établir une estimation de la quantité de draguage fait et à faire.

D'après le plan et les profils, les lignes respectives du chenal, telles qu'établies par lui, furent tracées, et toute la matière enlevée au-delà d'une moyenne largeur de 300 pieds, (excepté à certains angles et courbes,) fut calculée comme draguage ou travail inutile que l'on aurait pu éviter. Ces calculs furent produits comme preuve de mauvaise surveillance dans la direction des travaux, et l'on s'efforça de démontrer que certains changements étaient nécessaires si l'on voulait procéder à ces travaux avec plus d'économie. Quant au relevé lui-même, il y a tout lieu de croire que les renseignements ci-dessus mentionnés sont à la fois exacts et d'une grande importance, mais il y a doute si l'on a pu constater l'exacte profondeur du lac aussi bien qu'on l'aurait pu faire lorsque le fleuve est libre de glace.

Si l'inclinaison de la surface, le niveau et la profondeur étaient toujours les mêmes en tout temps de l'année, on pourrait sans crainte se fier aux sondages opérés sur la glace; mais un examen minutieux a démontré que le fleuve gelait fréquemment, à ces endroits qui se forment en lacs, à des niveaux différents de ceux qu'ils ont lorsque le fleuve est libre, et que la ligne de surface de l'eau est souvent tout à fait irrégulière en hiver sur certaines parties du fleuve où, en été, elle est presque horizontale ou seulement un peu inclinée.

L'on peut affirmer qu'en comparant un égal nombre de sondages simultanés faits à travers la glace, avec d'autres sondages faits aux mêmes points pendant les basses eaux, l'on pourrait (avec les lignes de niveau) correctement réduire tous les sondages intermédiaires.

Il n'y a aucun doute que l'on pourrait s'y fier si l'inclinaison de surface entre les sondages était la même dans les deux saisons; mais alors même ces vérifications pourraient faire tomber dans des erreurs que l'on ne pourrait appréhender si tous les sondages étaient faits dans un temps où l'on sait que l'eau est à son niveau naturel.

La carte du fleuve St. Laurent récemment publiée par l'Amirauté et corrigée d'après un relevé fait pendant la saison de navigation par le commandant Orlebar, diffère légèrement avec les profondeurs indiquées par M. Forsyth.

L'on voit aussi, par la correspondance ci-jointe échangée entre ces deux messieurs, que le premier était adverse à un relevé sur la glace, mais qu'il fut ensuite satisfait des explications du dernier sur la possibilité de réduire les sondages au niveau des basses eaux.

Il y a tout lieu de croire que l'on a apporté le plus grand soin à la préparation du plan de la commission du havre, et il est indubitable que la position des phares flottants et des bouées a dû être d'un grand secours pour le tracé exact du chenal.

Relativement au draguage prétendu inutile que l'on a fait durant ces travaux, la correspondance ci-jointe nous démontre que M. Forsyth était sous l'impression que le

chenal devait être d'une profondeur *moyenne* de 300 pieds, tandis que les commissaires disent que l'intention était de le faire de 300 pieds de large au fond.

L'on verra aussi que M. Forsyth dit n'avoir pas été au fait que l'on eut obtenu l'autorisation de faire un chenal de plus de 300 pieds de large à n'importe quelle place, et cela tandis qu'il est démontré que la commission a enjoint au surintendant d'augmenter la largeur à beaucoup d'endroits; or, M. Forsyth paraissant n'avoir pas été bien renseigné quant à la largeur du chenal projeté par la commission, il s'ensuit que ses conclusions sur ce sujet ne peuvent être acceptées.

Pour ce qui est de la prétendue inégalité des côtés du chenal, l'on peut dire que pour une tranchée pratiquée en plein lac, et à plusieurs milles de la rive, l'on ne saurait s'attendre à ce que les lignes latérales soient d'une uniformité exacte. A quelques endroits, il y a des pointes s'avancant un peu dans le chenal, mais l'on dit qu'elles doivent être enlevées à mesure que le draguage avancera.

Dans des travaux de cette nature, il est extrêmement difficile, sinon impossible, de suivre une ligne mathématique rigoureuse, et il est douteux que la navigation exige autant d'exactitude; mais il est tout de même vrai que l'on aurait pu adopter un système plus avantageux pour l'approfondissement du chenal.

Les frais de réparation des navires du havre, dans le printemps de 1862 et 1863, respectivement, ont été comparés, et comme la dépense de la première de ces années excède de beaucoup celle de la seconde, ce fait a été cité comme une preuve de mauvaise administration; cependant, par l'état et la correspondance ci-annexés, l'on peut voir que plusieurs des navires qui passèrent l'hiver à Sorel furent sérieusement endommagés par les grandes crues du printemps de 1862, et que le prix de la main-d'œuvre alors très-élevé avait beaucoup augmenté les frais de ces réparations indispensables aux navires du havre et aux dragueurs du lac St. Pierre, tandis qu'en 1863, les réparations ne furent qu'ordinaires et exécutées dans des circonstances plus favorables.

Cela étant, il est très regrettable que le zèle inconsidéré d'un des officiers de la commission l'ait porté à travailler au détriment d'un autre en faisant contraster les frais de réparation ordinaires d'une saison avec ceux d'une saison toute exceptionnelle sous ce rapport. L'on doit faire remarquer, toutefois, que cette imputation a principalement trait aux réparations faites en hiver, c'est-à-dire que l'on avait porté au débit des navires du havre plus que leur part des frais de réparation à Sorel, ce qui paraissait avoir augmenté d'autant les frais de draguage du havre,—travaux dont M. Forsyth avait le contrôle immédiat.

Dans le cours de mon investigation, mon attention a été attirée sur certains comptes relatifs aux dragueurs à compter de décembre 1861 à mai 1863.

Par ces comptes, l'on voit que M. Kelly, marchand de Sorel, était convenu de fournir aux commissaires sa marchandise aux prix de Montréal, et que pendant une année et plus l'on avait été content de lui; mais lorsque ses comptes pour la période ci-dessus (s'élevant à \$11,087.36) furent présentés, l'on trouva les prix demandés si hauts que la commission crut devoir en retrancher la somme de \$1,831.20.

C'est ce qu'il y a eu de plus remarquable à l'égard de ces comptes (au nombre de 109, qui avaient été certifiés par le surintendant,) et de la responsabilité de quelques uns des principaux officiers.

Le surintendant paraît avoir considéré que la vérification du poids et des qualités était tout ce que l'on devait exiger de lui, vu que les prix de Montréal étaient susceptibles de changer et qu'il ne pouvait pas les connaître étant à Sorel. C'est pourquoi il laissa ce contrôle au secrétaire.

A l'appui de cette justification, il cite des parties de lettres officielles qui lui furent adressées, et dont l'une est du 4 décembre 1860, qui est comme suit :

“ Je suppose que M. Kelly est en voie de faire ses comptes pour la fin de la saison et qu'ils seront passablement élevés. Il peut être sûr que si vous vérifiez seulement les quantités avec soin, et que les reçus correspondent avec les commandes, nous comparerons de même les prix qu'il demande avec ceux du marché d'ici.”

De son côté, le secrétaire d'alors dit n'avoir eu aucune responsabilité à l'égard de ces comptes au-delà de la vérification des calculs, et qu'à cet effet, il a écrit au surintendant le 29 décembre 1863, et à la commission en décembre dernier. Il est démontré, cependant, que les prix demandés pour certains articles furent hautement contestées après que les comptes eurent été certifiés par le surintendant.

M'étant adressé à la commission pour connaître les attributions de ses principaux officiers, j'ai reçu la réponse suivante à la question 6me :

“ Il est du devoir du teneur de livre de contrôler toutes les factures et effets reçus ainsi que les prix et le poids de ces derniers. Ils sont ensuite vérifiés par le surintendant, qui, à son tour, les envoie au secrétaire, et s'ils sont trouvés exacts, ils sont soumis aux commissaires.”

D'après cette réponse, on ne voit pas que ce système soit compris ou suivi par les officiers eux-mêmes. S'il en eut été autrement, les surcharges extraordinaires constatées par les déductions que les commissaires firent aux comptes de Kelly n'auraient pu passer inaperçues ; mais en admettant que ce système de contrôle ait été suivi, il est douteux qu'il puisse exonérer complètement un officier occupant une charge à la fois élevée et responsable d'avoir certifié des comptes erronés.

L'expérience paraît avoir convaincu les commissaires sur ce point, car ils adoptèrent subséquemment une résolution à l'effet qu'à l'avenir tous les articles dont ils auraient besoin pour le service du lac et du fleuve seraient achetés à Montréal et payés directement par le secrétaire, et l'on espère que la rigide observation de cet ordre empêchera la répétition de faits aussi peu satisfaisants.

Les livres tenus par le surintendant m'ont été montrés, et ils sont comme suit :

Le *livre des gages* (No. 6) indique les paiements mensuels faits aux personnes employées pour les dragueurs, etc., de janvier 1861 au 31 octobre 1862.

Le *livre de l'équipement* (No. 1) indique les sommes payées chaque semaine ou mensuellement pour gages pendant les réparations l'hiver et le printemps.

Le *livre des provisions* (No. 1) indique les provisions et autres articles livrés à l'équipage des différents navires.

Le *livre du charbon* indique la date et les quantités de charbon reçues et sa livraison aux différents navires.

Le *livre de la ferronnerie* (No. 1) contient divers comptes de ferronnerie et de travaux de charpente.

Le *livre d'inventaire* (No. 1) indique l'outillage, l'approvisionnement, etc., en main, à la fin de chaque année.

Le *livre de caisse* indique les sommes reçues et payées par le surintendant de septembre 1862 au 29 janvier 1863. (Le livre de caisse antérieur à la date ci-dessus est rapporté comme ayant été volé avec d'autres effets en novembre 1862.—Voir Correspondance.)

Les *livres* (No. 2) copie des comptes détaillés, bordereaux, etc.

D'après les renseignements reçus du surintendant et du secrétaire, il paraîtrait que ces quatorze livres sont en partie des duplicata de documents envoyés aux commissaires et qui sont encore en leur possession.

Au printemps de l'année dernière, ils furent apportés de Sorel à Montréal et subséquemment examinés par le secrétaire de la commission, lequel fit rapport, le 1er octobre suivant, qu'ils étaient irréprochables sous le rapport de l'exactitude et bien tenus selon le système adopté ; mais, en même temps, il dit qu'un meilleur système pourrait être adopté.

Après avoir examiné tous les livres, je les ai comparés quelquefois avec les documents du bureau de la commission. J'en suis venu à la conclusion qu'en outre de leur utilité comme registres des affaires de la commission, ils ne renfermaient rien de réellement important. De fait, ce sont de simples agenda comme en doivent tenir tous les officiers employés à de grands travaux.

Il va sans dire que les livres de recettes, déboursés, et de toutes les affaires pécuniaires sont tenus au bureau principal de la commission, à Montréal.

---

Ayant ainsi passé en revue les points les plus marquants des différentes affaires concernant l'efficacité et l'économie de l'administration des travaux, je n'ai pas cru nécessaire, pour cette enquête, d'entrer dans plus de détails; mais si l'on désirait avoir des renseignements plus détaillés sur ces sujets on les trouvera au long dans les réponses aux différentes parties, dans les explications données par la commission et dans sa correspondance qui sont ci-anrexées.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé)

JOHN PAGE,  
*Ingénieur-en-chef, T. P.*

## APPENDICE No. 12.

### FLEUVE ST. LAURENT.

*Rapport sur la demande de la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau de St. Louis,—  
par John Page, Ingénieur-en-chef.*

(No. 5,431.)

OTTAWA, le 7 décembre 1868.

*Au Secrétaire des Travaux Publics.*

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre (No. 3864) attirant mon attention sur certains renseignements demandés par l'Honorable Ministre de la Justice, relativement aux conséquences probables qu'entraînerait l'exécution des ouvrages qu'une certaine compagnie se propose de construire aux rapides de Lachine ou dans le voisinage, sur le fleuve St. Laurent.

Pour mettre le Département bien au fait de la question, il est à propos, avant tout, de lui exposer succinctement les principales raisons que l'on fait valoir pour ou contre le projet dans les documents qui lui ont été soumis, et de lui faire connaître la teneur des divers autres écrits qui traitent de cette matière.

Il paraît qu'un certain nombre de citoyens de Montréal, associés à d'autres personnes de différentes localités en la Province de Québec, ont témoigné le désir de se constituer en corporation sous le nom de "La Compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau de St. Louis," dans le but de créer des pouvoirs d'eau pour faire mouvoir des moulins et machines, en établissant des digues, vannes, etc., et autres constructions hydrauliques, avec pouvoir de les louer ou de les vendre.

Le lieu qu'ils ont choisi pour siège de leurs opérations se trouve sur ou près de cette partie du cours du St. Laurent, que l'on désigne sous le nom de "Les Rapides de Lachine," dans le voisinage de la cité de Montréal.

Ils représentent qu'ils ont conclu un arrangement "pour s'assurer de la possession de la moitié indivise d'un certain Fief sis dans le district de Montréal, et connu sous le nom de l'Île-au-Héron, sur le fleuve St. Laurent, près des rapides de St. Louis ou de Lachine, etc."

Comme preuve de l'exécution de ce marché, ils exhibent la copie d'un acte notarié, en date du 4 décembre 1866, duquel il appert que le transfert de la moitié indivise de l'Île-au-Héron a été fait conditionnellement, c'est-à-dire que, dans le cas où la compagnie ne serait pas constituée en corporation et n'obtiendrait pas sa charte, ou bien, si elle manquait de remplir les conditions de l'arrangement, alors, l'acte de transport serait résilié et la propriété serait rétrocedée au vendeur ou au cédant.

Sur un mémoire de la compagnie, exposant l'objet qu'elle avait en vue, un acte d'incorporation a été passé à la dernière session de la législature de Québec, autorisant la formation d'une compagnie à fonds social, avec pouvoir de prendre possession de partie du lit et de la grève du St. Laurent, d'acheter, acquérir et posséder tous les terrains nécessaires pour canaux, chemins, fossés, etc., et de construire une digue entre l'Île-au-Héron et la rive nord du fleuve.

Les diverses clauses du chapitre 66 des Statuts Refondus du Canada, aux titres respectifs de "Pouvoirs," "Plans et arpentages de terrains," "et leur évaluation et leurs clôtures," etc., ont été incorporées dans l'acte, etc.

La compagnie aurait un capital de deux millions de piastres, avec pouvoir de l'augmenter, si elle le jugeait convenable. La charte serait annulée, si la compagnie n'entrait pas en opération effective dans le cours de trois ans.

Tant que le montant souscrit sur le capital ne s'élèverait pas à un million de piastres, et que les versements sur les actions réparties n'atteindraient pas le chiffre de cent mille piastres, il ne serait commencé aucun travail.

Cet acte ou bill a cependant été réservé pour la sanction royale.

Depuis la passation du bill par la législature de Québec, plusieurs mémoires ont été présentés à Son Excellence le Gouverneur-Général, demandant, pour diverses raisons qui y sont énoncées, que le bill ne soit pas sanctionné, savoir :

1°. De W. J. Knox et Robert Knox, (18 mars 1868,) propriétaires de moulins aux rapides de Lachine, représentant que par ce bill la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau de St. Louis aurait le pouvoir de faire des travaux qui détruiraient le pouvoir d'eau que possèdent les pétitionnaires.

Que la compagnie ayant le droit d'acquérir une grande étendue de propriétés, empêcherait l'exécution d'un projet que l'on a en vue depuis les trente dernières années pour donner aux pouvoirs d'eau un plus grand développement, etc.

2°. De F. B. Mathews, (21 mars 1868,) propriétaire de la moitié indivise de l'Île-au-Héron, demandant qu'on ne prenne pas possession de sa propriété contre sa volonté pour le bénéfice d'une compagnie particulière, etc.

3°. De Hugh Fraser et de dix-huit autres, propriétaires de terrains situés sur la rive nord du fleuve St. Laurent, entre Montréal et Lachine, (23 mars 1868), demandant que le bill ne soit pas sanctionné, en autant que la passation du bill donnerait à quelques particuliers et à des spéculateurs le droit de s'emparer de la propriété de leurs voisins suivant leurs propres évaluations, ce qui tendrait à détruire la sauvegarde dont les habitants du pays ont joui jusqu'ici en ce qui concerne les titres de leurs terres, etc.

Les pétitionnaires exposent aussi qu'ils croient que le bill est inconstitutionnel dans sa forme actuelle, et cela, pour plusieurs raisons,—entre autres, celles qui sont données dans l'exposé ou factum annexé au présent et respectueusement soumis, etc.

Ce document a pour titre : "Exposé des raisons d'après lesquelles on soutient que le bill incorporant la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau de St. Louis, passé par le parlement de la Province de Québec, mais réservé à la sanction royale, ne devrait pas être passé."

Dans cet exposé, on discute les clauses principales du bill et l'on fait valoir les raisons sur lesquelles on s'appuie pour demander le désaveu de l'acte.

Ce document semble avoir été élaboré avec beaucoup de soin et d'habileté, et comme ensemble il mérite d'être pris en considération.

Il y a aussi un mémoire (en date du 18 mars 1868), signé par 231 personnes, pour la plupart citoyens de la ville de Montréal, et présenté à Son Excellence le Gouverneur-Général, demandant que le bill soit sanctionné, en autant que la réussite de l'entreprise assurerait à Montréal un approvisionnement inépuisable d'eau pure et créerait un nombre immense de pouvoirs d'eau qui seraient pour le public d'une valeur et d'une importance considérables, etc.

A ce sujet, il est bon de se rappeler qu'un acte a été passé en 1861, 24 Viet., chap. 36, et intitulé : "Acte pour incorporer la compagnie hydraulique et de docks de Montréal."

Par la troisième section de cet acte, la compagnie a le pouvoir de construire un canal et de conduire l'eau à partir de quelque point, sur le fleuve St. Laurent, dans un rayon de sept milles de la cité de Montréal, pour l'usage et l'alimentation des dits docks ou pour des fins hydrauliques ou de manufactures.

D'après la 5ème clause, la compagnie a le droit de louer ou de vendre des pouvoirs d'eau pour faire mouvoir les machines employées dans les moulins, manufactures, etc., etc., "mais aucune des dispositions contenues dans le présent acte, relativement à la prise de possession des terrains et au droit de passer sur iceux, ne s'appliquera aux terrains qui seront acquis le long du canal pour des fins hydrauliques, lesquels terrains ne seront acquis que par contrat et arrangement mutuellement consentis de part et d'autre."

Aux termes de la 45ème section, les pouvoirs de la compagnie doivent cesser, si ses travaux ne sont pas commencés dans une période de 3 ans, ou s'ils ne sont pas complétés ou mis en opération dans les dix ans qui suivront la passation de cet acte.

L'acte démontre que le projet que l'on avait en vue se divisait en deux parties distinctes : Celle qui se liait à la navigation, étant une œuvre essentiellement publique était considérée comme la principale, tandis que l'on n'envisageait celle qui avait pour objet les pouvoirs d'eau que comme une entreprise privée.

On était sous l'impression que le canal projeté devait être approvisionné d'eau, à partir

d'un certain point, au-dessus des rapides de Lachine, où le fleuve est d'un niveau convenable pour l'exécution du projet dont il s'agit.

Il appert des actes passés avant 1859, pour le département des travaux publics n'avait pas le pouvoir d'acquérir des terrains destinés à des pouvoirs d'eau ou autres constructions hydrauliques, si ce n'est en prenant avec les propriétaires des arrangements mutuellement consentis de part et d'autre, suivant le mode ordinaire, bien qu'il fût investi de pleins pouvoirs pour prendre possession de tous les terrains qui étaient nécessaires pour des travaux d'un caractère essentiellement public.

Mais, en 1859, un acte fut passé, (22 Vict. chap. 3), intitulé : " Acte pour amender et refondre les divers actes concernant les travaux publics."

Aux termes de la 31<sup>ème</sup> section, " le commissaire peut, en tous temps, faire l'acquisition et prendre possession de tous les terrains et propriétés immobilières, rivières, eaux et cours d'eau, etc., dont il croira l'appropriation nécessaire pour l'usage, la construction et l'entretien des pouvoirs d'eau, causés ou créés par ou à raison de ces travaux publics, ou à l'endroit où ils se trouvent, etc."

Dans l'acte concernant les travaux publics passé en 1867, (31 Vict., chap. 12.) les pouvoirs qui se rapportent à l'acquisition de terrains, sont identiques à ceux mentionnés dans l'acte de 1859.

De ce qui précède, il ressort clairement, qu'avant 1859, le département des travaux publics n'était pas investi du pouvoir de prendre possession des terrains sur lesquels se trouvaient des pouvoirs d'eau qui étaient la conséquence même de la construction des canaux provinciaux.

Cependant, l'exception qui a été dans le temps faite en faveur du département n'a pas été étendue en 1861 à " la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau et des docks de Montréal," en ce qui concerne cette partie de son plan qui avait pour objet la formation de privilèges de moulin.

Quelle que soit la grandeur du projet qui est maintenant sous considération et sa haute importance publique, si l'on pouvait facilement le mettre à exécution, il n'en est pas moins certain que le but principal que l'on a en vue, est identique à celui de la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau et de docks de Montréal, du moins pour ce qui a trait à cette partie de son plan au sujet de laquelle on a retiré au département le pouvoir d'exproprier.

C'est pourquoi, on peut franchement discuter la question de savoir si on peut judiciairement accorder de tels pouvoirs à la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau de St. Louis.

Les 231 pétitionnaires qui favorisent l'entreprise projetée, allèguent, comme raison principale, qu'elle aura pour effet " d'assurer permanemment à la ville de Montréal un approvisionnement d'eau pure et salubre."

En examinant les plans soumis par la compagnie, l'on voit que le projet consiste à élever l'eau de 18 pieds au-dessus de la digue projetée et la conserver à une hauteur d'environ 30 pieds au dessus du niveau ordinaire de l'eau la plus basse dans le port de Montréal, et de cette manière atteindre ainsi l'objet que l'on a en vue.

Une note explicative du plan soumis fait voir que durant une partie de l'hiver de 1867, il s'est formé une véritable digue naturelle de glace, à travers la partie inférieure de ce canal, ce qui a fait monter l'eau au dessus et à environ le même niveau qui sera atteint lorsqu'une digue permanente sera construite, etc., etc.

Le tableau fait par le surintendant de l'aqueduc de Montréal, et dans lequel il a tenu note des variations du niveau des eaux, montre que durant la période à laquelle on a fait allusion, savoir : les 16, 17 et 18 janvier 1867, l'eau, à l'endroit où l'on se propose de construire la digue, s'est maintenue à une hauteur de 30 à 37 pieds au-dessus de la ligne de niveau, ou bien certainement à 4 pouces plus haut que le niveau auquel on entend élever l'eau au dessus de la digue.

Durant la dernière partie du mois de janvier, le niveau de l'eau a varié dans une proportion de 29. 74 à 27. 97, formant une moyenne de 28. 76 pieds au-dessus de la ligne de niveau ; ce qui donne pour ce temps une chute moyenne de 1. 24 pieds, à l'endroit où doit s'élever la digue, en supposant, d'après le plan soumis, que le niveau de l'eau au-dessus soit maintenu à une hauteur de 30 pieds.

Durant le mois de février, le niveau a varié entre 28. 97 et 24. 63 pieds, avec une

moyenne de 26. 58 pieds au-dessus de la ligne de niveau, et donnant pour cette période une chute moyenne de 3. 43 à l'endroit où la digue sera construite. Depuis le 1er jusqu'au 21 mars, le niveau moyen a été de 25. 61 pieds au-dessus de la ligne de niveau, donnant une chute moyenne de 4. 39 pieds au lieu même où sera placée la digue.

La moyenne générale du niveau quotidien depuis le 19 janvier au 21 mars 1867, donne une chute moyenne de 3. 31 pieds.

Bien que, en 1867, l'eau se soit élevée, à cet endroit du St. Laurent, à une plus grande hauteur que celle qu'elle atteint ordinairement, le phénomène peut se reproduire plus ou moins souvent dans une même année, au point que, dans les saisons ordinaires, durant la plus grande partie des mois de janvier, février et mars, la chute d'eau, à l'endroit où l'on se propose de construire la digue, n'a pas plus que 4 à 6 pieds, en prenant pour base le niveau supposé.

Toute opinion que l'on pourrait former sur les effets probables que la construction d'une digue permanente pourrait avoir sur le foulage de la glace entassée plus bas, doit nécessairement se borner à de simples conjectures.

Car, en tenant compte des observations qui ont été faites et de l'expérience acquise, il est vraisemblable que la hauteur de l'eau en arrière pourrait être augmentée, comme elle pourrait être aussi diminuée. De fait, le résultat ne saurait être prévu et on ne peut baser ces calculs que sur des données fort incertaines.

D'après les faits établis plus haut, il est évident que, durant une partie considérable de chaque hiver, (le foulage de la glace et le mouvement de l'eau en arrière continuant comme auparavant,) les pompes qui servent à alimenter le moteur mécanique ainsi que tous les appareils des machines hydrauliques ne pourraient être utilisées en aucune manière : et c'est là précisément l'objet que les pétitionnaires ont en vue dans l'exécution du projet qu'il désirent faire accepter. Il ne pourrait pas même y voir une hauteur d'eau suffisante pour mettre des moulins en mouvement ou pour faire fonctionner des manufactures.

Dans le mémoire soumis par la compagnie, on dit que la construction de cette digue serait suivie du refoulement de l'eau jusqu'au lac qui se trouve au-dessus, etc., etc., et par l'élévation probable du niveau du lac et des rivières, ses tributaires.

Cette manière d'envisager la question est sans doute juste. En fermant le bras nord du fleuve, toute la masse de l'eau serait forcément portée dans le chenal sud où elle devra passer dans un espace beaucoup plus resserré que celui que l'élévation du niveau de l'eau. Cet accroissement de hauteur du niveau se ferait certainement sentir dans le volume d'eau séparé par la digue et serait tel que l'eau pourrait faire une chute assez considérable et atteindre une rapidité suffisante pour attirer tout le courant naturel de la rivière. Quant à la distance à laquelle cette élévation du niveau de l'eau pourrait se faire sentir, il est tout-à-fait impossible, en aucune circonstance, de l'établir d'après les seules informations fournies par la compagnie. Nous n'avons aucune donnée sur laquelle nous puissions baser notre opinion sur ces points importants. En vérité, quand on considère l'étendue du fleuve, le courant de ses rapides et l'irrégularité de son chenal, il paraît douteux que les détails et les règles établies applicables à des cours d'eau ordinaires soient des guides assez sûrs pour qu'on se forme une opinion quelconque sur les résultats probables de ces ouvrages. On comprend que les rives du fleuve au-dessous de Lachine sur le côté nord, et de Caughnawaga sur le côté sud, sont si élevées qu'elles ne seront vraisemblablement pas exposées à souffrir considérablement des suites d'une inondation. Il y a toujours raison de craindre que l'élévation permanente du niveau du Lac St. Louis ne cause à l'époque de la crue des eaux, des dommages considérables à plusieurs îles basses sur le lac et à d'autres terrains plats le long des côtes. Les cours d'eau qui arrosent maintenant la contrée environnante pourraient aussi transporter les eaux par leur chenal, dans l'intérieur des terres. Ainsi, les propriétés d'un grand nombre d'individus n'ayant aucun intérêt dans l'entreprise, souffriraient, selon toute probabilité, des dommages considérables et peut-être dans une proportion telle que, si on venait jamais à les constater, la compagnie se verrait forcée d'accorder à même ses fonds, une compensation forte et imprévue.

Il est hors de doute que, si l'entreprise projetée pouvait être heureusement mise à exécution, elle contribuerait grandement à servir les intérêts manufacturiers de Montréal et serait une source d'immenses bénéfices pour tout le pays. Néanmoins, un projet où tant d'intérêts individuels sont en contact et qui donne matière à tant d'objections, ne

devrait être accepté qu'après qu'il aurait été établi par des preuves irrécusables que c'est là le meilleur, sinon le seul moyen d'atteindre le but qu'on se propose.

Pour qu'une entreprise de ce genre puisse compter sur un succès réel, il faudrait qu'elle fût placée dans des conditions telles que la force motrice fût, autant que possible, à l'abri des variations et des intermissions.

Il a été démontré plus haut combien il est difficile de compter sur un résultat semblable, surtout avec les pouvoirs d'eau localisés dans le voisinage de l'Île-au-Héron.

Il est néanmoins très-évident que la partie du fleuve St. Laurent qui coule entre Lachine et Montréal peut fournir une suite non-interrompue d'immenses pouvoirs-d'eau ; mais, pour rendre la chose plus sûre, il faudrait que l'eau fût attirée d'un point beaucoup plus élevé que ne l'est celui choisi par la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau de St. Louis. C'est-à-dire que si, de quelque point choisi sur le fleuve à une distance de quelques milles seulement, en bas de Lachine, on construisait un canal de dimensions vastes, à telle distance de la rive que les circonstances l'exigeraient, on aurait un nombre presque illimité de pouvoirs-d'eau inépuisables. Par ce moyen, on pourrait prévoir l'étendue des dommages probables qu'on aurait à souffrir, tout en prenant les mesures de précaution nécessaires pour les prévenir ; on éviterait les risques de l'inondation des terres et on ne livrerait pas au hasard la tentative dangereuse d'arrêter nécessairement une portion considérable du cours d'un fleuve aussi grand que celui du St. Laurent.

J'ai l'honneur d'être,  
Monsieur,

Votre obéissant serviteur,  
(Signé,) JOHN PAGE,

Ing. en chef des T. P.

P. S.—Copie de ma lettre sur ce sujet, datée le 21 septembre 1867, est ci-jointe. Tous les documents traitant de cette question, qui ont été obtenus du bureau de l'honorable ministre de la justice, sont renvoyés avec la présente.

(Signé,) JOHN PAGE,

OTTAWA, 21 novembre 1867.

A M. le Secrétaire des Travaux Publics.

MONSIEUR.—J'ai lu avec soin le rapport ci-joint de M. Sippell et les notes explicatives de M. Legge ; mais je n'ai pas réussi à obtenir d'eux aucun autre renseignement sur la question principale, exceptée celle-ci, à savoir : que les bords de la rivière entre Lachine et la digue projetée, sur la côte nord, et au dessous de Caughnawaga sur le côté sud, sont si élevés que l'eau en s'élevant ne causerait vraisemblablement pas beaucoup de dommages entre ces deux points.

Les niveaux de l'eau ne sont pas donnés, excepté pour une courte distance au dessus de l'endroit où sera construite la digue projetée ; de sorte que l'effet de l'élévation de l'eau à Lachine ne peut être calculé même approximativement ; mais M. Sippell et M. Legge s'accordent à dire que le niveau du Lac St. Louis sera élevé. M. Sippell affirme que ce ne sera qu'après que la digue aura été construite que l'on pourra vérifier le fait, et M. Legge remarque que l'on ne pourrait maintenant calculer exactement le volume de l'eau qu'au prix d'un grand travail et d'une dépense considérable. Il propose alors d'établir des jalons sur la rive du fleuve et les bords du lac pour être en mesure de constater la quantité des dommages qui pourraient être causés à l'avenir. "M. Sippell fait de plus observer que bien qu'il n'y aurait pas beaucoup de terres submergées au dessous des villages de Lachine et de Caughnawaga, il y a cependant plusieurs étendues de terrain le long des bords du lac et plusieurs îles considérables qui seraient probablement mises hors de culture." Les travaux et améliorations proposés sont sans doute d'une grande importance, et, s'ils sont mis à exécution, créeront des pouvoirs d'eau très-étendus, sans compter les autres avantages qu'on pourra en retirer. Ce projet, toutefois, est d'une nature telle qu'un grand nombre de propriétaires de biens-fonds, qui n'ont aucun intérêt dans l'entreprise, seraient, selon toutes les probabilités, exposés à souffrir de grands préjudices, lors qu'aucun effort

n'a encore été tenté pour calculer approximativement à quel chiffre pourrait s'élever le montant des dommages qui pourraient être causés.

Envisageant la question sous ce point de vue, il me semble que la compagnie n'aurait pas égard à ses propres intérêts si elle s'engageait dans une entreprise aussi considérable sans même connaître d'avance la mesure de la responsabilité et des engagements qui devront infailliblement retomber sur elle par la seule force des circonstances, tandis que c'est une question de décider s'il est équitable de placer les propriétaires de biens-fonds dans une position telle qu'ils ne pourront espérer, en fait de dédommagements, que ceux qui leur seront accordés à même les fonds d'une compagnie à responsabilité limitée.

On présume que le gouvernement fédéral a le contrôle de toutes les principales rivières navigables, et peut poursuivre l'exécution de toutes les entreprises qui, à tous les points de vue, peuvent être considérées d'une importance nationale, en accordant une compensation raisonnable à toutes les parties qui souffrent des dommages par la construction des ouvrages. Des pouvoirs à peu près analogues sont accordés aux compagnies de chemins de fer ; mais, dans ces occasions, on établit ordinairement d'avance, avec assez d'exactitude, quelle sera l'étendue de terrains qui sera requise pour les fins de la compagnie, et on constate généralement d'avance, en prenant de suite toutes les mesures que les circonstances exigent, jusqu'à quel point on portera atteinte aux droits des particuliers.

Il ne s'en suit pas, cependant, qu'il conviendrait d'accorder des pouvoirs d'une semblable nature à la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau de St. Louis, en autant que l'étendue des dommages qu'elle pourrait avoir à compenser n'est pas constatée, et que quand bien même elle le serait, la compagnie pourrait se trouver dans l'impossibilité de payer le montant auquel pourraient s'élever les compensations, au point que toutes ses ressources n'y suffiraient peut-être pas.

A part cela, il n'y a pas le moindre doute, qu'en l'absence de renseignements si importants, la confiance qu'on pourrait reposer dans le succès de l'entreprise serait amoindrie par tous ceux qui ont lieu d'appréhender des dommages résultant de la construction des ouvrages projetés.

Il faut se rappeler aussi que le barrage d'une étendue aussi considérable du cours du fleuve, n'aura pas seulement pour conséquence immédiate de faire refluer dans le chenal sud le volume d'eau qui s'est jusqu'à présent écoulé dans le chenal nord, mais il aurait encore pour effet de causer une crue permanente des eaux au dessus de la digue à toutes les périodes des niveaux ordinaires eu fleuve, et cette élévation sera proportionnellement plus grande à l'époque des grandes eaux.

En l'absence de données certaines, il est impossible de dire, même approximativement, quelle serait l'élévation de l'eau ; mais il est probable que ce ne serait pas seulement les terres basses sur le bord du lac St. Louis ou ses îles qui se ressentiraient du reflux des eaux, mais encore les ruisseaux et cours d'eau qui arrosent la contrée environnante.

C'est pourquoi, il me semble que, bien que cette entreprise serait d'un grand bénéfice pour les intérêts manufacturiers du pays, chose qu'on ne peut mettre en doute, elle ne manquerait pas de préjudicier en même temps à un très grand nombre de particuliers, propriétaires de terrains dans la province de Québec ce qui pourrait éventuellement créer plus tard de sérieux embarras.

Si cette manière d'envisager la question est juste, il serait peu judicieux de la part du département de considérer la demande de la compagnie d'exploitation des pouvoirs d'eau de St. Louis comme tombant dans la catégorie de l'acte général concernant les compagnies à fonds social.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

J. PAGE,

Ing. en chef des T. P.

## APPENDICE No. 13.

### POUVOIRS D'EAU—OTTAWA.

*Rapport sur les pouvoirs d'eau de la chute de la Chaudière, par John Page,  
Ingénieur-en-chef.*

(No. 86,019.)

OTTAWA, le 12 juin 1867.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 *ultimo*, (No. 62,559), dans laquelle vous me demandez "jusqu'à quel point le gouvernement est obligé d'augmenter l'approvisionnement d'eau à la Chaudière," et m'invitez à "faire rapport sur la digue dont les propriétaires de moulins réclament la construction à cette fin."

Présumant par la date de cette lettre, qu'elle annule toutes les communications qui m'ont été antérieurement adressées sur le sujet, j'ai l'honneur de faire rapport, dans l'ordre suivant, sur les questions qui me sont soumises :—

D'autres documents en ma possession il appert que durant les années 1853, '56, '57 et '59, on a vendu, à la chute de la Chaudière, 25 lots de grève, et que chaque lot représentait un pouvoir d'eau capable de mettre en mouvement dix moulages ordinaires.

Le bail donne au locataire "le droit d'établir un surplus d'eau suffisant pour mouvoir dix moulages ordinaires," à raison de "deux cents piastres de loyer par année" ou "vingt piastres pour chaque moulage." Il est aussi prescrit que, dans le cas où le locataire n'aurait pas besoin de la quantité d'eau nécessaire pour mouvoir dix moulages, une réduction proportionnelle sera faite sur le loyer, "mais que dans aucun cas, le loyer ne sera moindre que quatre-vingts piastres par année."

Il est de plus spécifié "qu'au cas où l'eau serait temporairement arrêtée par quelque cause incontrôlable ou pour des réparations, améliorations ou altérations que le commissaire des travaux publics jugerait nécessaires, ou qui seraient faites pour prévenir des dégâts par suite de la hausse extraordinaire des eaux, de la gelée ou de la glace, ou toute autre cause incontrôlable, accident, etc., le loyer ne sera aucunement réduit, etc."

Ces citations comprennent toutes les conditions du bail pour l'approvisionnement d'eau des moulins, excepté celles qui ont trait à la construction et l'entretien de certains moulins, à certains paiements, etc.

A l'époque de la vente "un pouvoir d'eau pouvant mouvoir de 4 à 10 moulages devait être affirmé avec les lots de grève qu'on se propose actuellement de vendre; la force du pouvoir d'eau restant à la discrétion du locataire, qui aura le droit d'augmenter de temps à autre, le pouvoir d'eau par lui affirmé, en payant à proportion."

"A la Chaudière, la hauteur d'eau varie de 20 à 30 pieds, suivant l'état de la rivière, mais elle n'est jamais au-dessous de 20 pieds et les différents locataires devront placer leurs roues de manière à profiter de toute l'eau disponible."

Le plan exposé à l'époque de la vente indique la position respective des différents lots, les conduits que les locataires auront à établir, et la position de certains barrages que le gouvernement se proposait de construire pour fournir l'approvisionnement d'eau.

Le barrage principal, ou celui qui sépare les moulins de la chute, a été construit par le département des travaux publics et a grandement 100 pieds de plus que la longueur indiquée sur le plan original; et à l'extrémité de ce barrage principal on a construit un barrage incliné qui s'étend sur 590 pieds vers une île.

On peut donc dire que le gouvernement a établi plus de constructions que n'en exigeait le plan daté du 6 mai 1852, pour maintenir l'eau à une hauteur convenable pour les moulins.

Mais bien que ce plan ait été exposé à l'époque de la vente, il n'existe point de preuve (autant que j'ai pu m'en assurer) que les locataires avaient accepté la condition que l'eau leur serait uniquement fournie pour les constructions indiquées sur le plan du 6 mai 1852; on peut même dire qu'ils n'avaient souscrit à aucune condition.

Il me semble qu'à l'époque où le plan et les conditions de vente furent rendus publics,—et même longtemps après,—chacun croyait qu'il y aurait toujours à la Chaudière une grande surabondance d'eau et que les locataires en seraient abondamment pourvus grâce aux constructions existant alors.

On paraît néanmoins avoir négligé un point important, c'est qu'à plusieurs endroits de la rivière, où l'eau est toujours peu profonde, il faut une grande quantité d'eau qui s'y porte par une pente naturelle au détriment des moulins.

Lorsque l'eau de la rivière est à sa hauteur ordinaire, bien que l'abondance des conduits des moulins soit peu profonde, le cours naturel de l'eau ayant été considérablement modifié par les barrages sus-mentionnés, les moulins ont un approvisionnement suffisant. Mais à l'époque des sécheresses, l'eau baisse, et alors le chenal principal se reliant à la chute est même plus bas que la baie du côté sud, ce qui augmente le courant qui sort de la baie; en sorte que l'eau des conduits diminue dans une plus grande proportion que l'eau de la rivière.

La diminution de l'eau dont se plaignent les locataires a généralement lieu au mois de septembre ou au commencement d'octobre,—époque des sécheresses sus-mentionnées.

L'accumulation de la glace ou la formation de "banquises" de glace dans les rapides, qui a lieu quelquefois aux mois de février et mars, empêche l'entrée de l'eau dans les conduits des moulins; je crois, néanmoins, que les baux ont prévu la diminution de l'eau provenant de ces causes.

Mais à moins que les clauses ayant trait à l'arrêt temporaire de l'eau pour des causes incontrôlables, accidents, fait de Dieu, etc.,—puissent être interprétées de manière à comprendre la diminution temporaire du volume d'eau de la rivière, ou l'abaissement de son niveau après une longue sécheresse,—comme cela arrive souvent aux mois d'août ou de septembre,—il ne semble pas y avoir d'autre clause à ce sujet.

La variation de l'eau peut être comprise sous le second de ces chefs, mais en ce qui concerne l'approvisionnement des moulins on peut se demander si l'abaissement du niveau de la rivière, au-dessous d'un point donné, est une "raison majeure" ou une "cause incontrôlable," si l'on peut démontrer qu'il y a des moyens d'y remédier.

Lorsqu'on songea à utiliser une partie de l'eau de la rivière pour le fonctionnement des moulins, on prévint qu'il faudrait construire des barrages à cet effet. Comme on l'a vu plus haut, ces barrages étaient représentés sur le plan exposé à l'époque de la vente, et auraient sans doute réalisé le but si la demande avait été limitée aux ressources naturelles. Mais la demande a tellement augmenté qu'il a fallu prolonger de beaucoup la digue dans la rivière. Ce travail ayant été fait longtemps avant qu'on eût utilisé les pouvoirs d'eau, il semblerait que les premières constructions étaient insuffisantes, ou qu'on avait accordé un pouvoir d'eau trop considérable, ou qu'on avait dès lors l'intention d'en augmenter le volume.

D'après le bail "le locataire a le droit d'utiliser un pouvoir d'eau suffisant pour mouvoir "dix moulins ordinaires,"—sans autres réserves.

Les conditions de vente spécifient néanmoins comment l'eau devra être employée, c'est-à-dire que "les différents concessionnaires devront placer leur roues de manière à profiter de toute la hauteur d'eau possible," laquelle varie de 20 à 30 pieds, mais n'est jamais moindre que 20 pieds; de plus, les roues devront être de modèles nouveaux et approuvés, etc.

C'est lorsque le niveau de la rivière est plus bas que la chute est plus forte, en sorte que si, en pareil cas, on avait utilisé toute la hauteur d'eau disponible, il y aurait eu 30 pieds d'eau sur les roues. Mais supposons, pour le cas actuel qu'on n'ait profité que de la hauteur minimum, alors il y aurait eu 20 pieds d'eau sur les roues.

Dans les légendes inscrites sur le plan, il est dit: "Une hauteur d'eau de 20 pieds

“ au moins est disponible à tous les lots marqués sur le plan et en toute saison de l'année, (sauf le lot marqué Q).”

“ Sur tous les lots, en enclavant la roue de 8 à 10 pieds dans le roc, on évitera la construction d'un tambour inférieur, et la roue sera à l'abri de la gelée et de la glace.”

Les variations du niveau d'eau, dans la rivière Ottawa, sont indiquées par une section sur le plan exposé à l'époque de la vente, (daté du 6 mai, 1852,) section qui, avec les légendes, fait voir que la hauteur de 20 pieds mentionnée dans les conditions du bail ne dépasse pas le niveau minimum en amont des emplacements de moulins, ni le niveau maximum en aval; conséquemment, les acheteurs ont dû prévoir qu'à certaines époques les roues fonctionneraient dans les refoulements, (*back-water*),—à moins de dispositions prises pour prévenir ce résultat,—et qu'alors les roues ne seraient pas “ à l'abri de la gelée et de la glace.”

Je constate néanmoins que les locataires ont placé leurs roues de 16 à 18 pieds,—(généralement 16½ pieds),—audessous de ce niveau, c'est-à-dire que la hauteur d'eau, dans les conduits, est réglée par les empellements en amont, de manière à maintenir l'eau à 8 pieds tant que le niveau de la rivière le permet. Durant cette période, il y a de 16 à 18 pieds d'eau sur les roues, comme on vient de le voir, mais au niveau minimum de la rivière, l'eau baisse à 5 pieds dans les conduits, ce qui réduit à 13½-15 pieds la hauteur d'eau sur les roues.

Il faut dire néanmoins que la différence des niveaux entre les conduits, lorsque l'eau y est à 8 pieds, et le niveau maximum à la sortie des moulins, est généralement de 16 pieds, excepté sur les lots contigus à la chute où cette différence n'est que de 13½ pieds, c'est-à-dire qu'à l'époque des hautes eaux il y a de 6 pouces à 8 pieds de refoulements sur les roues, et que sur les lots contigus à la chute cette hauteur est de 3 pieds. Tous les mesurages sus-mentionnés de la hauteur d'eau et des refoulements ont été faits à partir de l'extrémité inférieure du diamètre vertical des roues.

Les arrangements actuels sont certainement avantageux aux propriétaires de moulins, durant la période comparativement courte des hautes eaux, mais il est douteux qu'ils eussent cherché à s'assurer pareils avantages si l'approvisionnement d'eau leur eût été limité; en tous cas, il est évident que les choses ne sont pas ce qu'on prévoyait à l'époque de la vente.

Lorsqu'un volume d'eau ayant une hauteur de 20 pieds produit une force équivalente à celle d'un certain nombre de chevaux, il faut un volume de 20 pour cent plus considérable pour produire la même force avec une hauteur de 16½ pieds, et la proportion est grandement 40 pour cent lorsque la hauteur n'est que 13½ pieds.

Chacun admet que l'approvisionnement d'eau est insuffisant lorsque la rivière est à son niveau minimum; mais à cette même époque il faut environ 30 pour cent de plus d'eau pour produire l'effet qu'on obtiendrait si les roues étaient disposées de manière à utiliser toute la hauteur minimum, (20 pieds), comme il est spécifié dans les conditions de la vente.

Ce serait sans doute porter préjudice aux concessionnaires que de les forcer à disposer leurs roues de manière à utiliser toute la hauteur de 30 pieds, mais il ne s'en suit pas qu'un inconvénient temporaire les dispense d'utiliser la hauteur minimum de 20 pieds.

A propos des roues, je me contenterai, pour le moment, de citer l'opinion de M. Merrill qui a beaucoup d'expérience et d'étude en cette question: “ Pour l'économie dans la décharge de l'eau, dit-il, et pour la force motrice qu'elles réalisent, ces roues sont les “ meilleures qu'on puisse employer aujourd'hui.”

Ainsi donc des renseignements obtenus, de l'étude du plan exposé lors de la vente, et ayant égard à la condition du bail relative “ à la suspension temporaire de l'approvisionnement d'eau,”—il résulte que bien que le gouvernement ait fait, pour maintenir l'eau à un niveau suffisant, beaucoup plus de constructions que n'en indiquait le plan exposé lors de la vente,—à certaines saisons l'approvisionnement d'eau est insuffisant.

D'autre part, les propriétaires de moulins n'ont pas placé leurs roues de manière à utiliser toute la hauteur d'eau disponible, et, par suite, il leur faut un volume d'eau plus considérable que s'ils avaient placé leurs roues plus bas.

Cette objection n'existe pas lorsque la rivière est haute; mais lors des eaux basses, ce seul détail affecte sérieusement la question d'insuffisance dont se plaignent les concessionnaires.

Les moulins et machines fonctionnant en 1865 demandaient un pouvoir d'eau repré-

sentant 81 moulanges. Si on dépensait alors inutilement 30 pour cent du volume d'eau, il est probable qu'en abaissant les roues on n'aurait jamais manqué d'eau. Mais, depuis cette époque, on a établi d'autres moulins et constructions qui absorberont en outre un pouvoir d'eau représentant 37 moulanges. Lorsqu'ils fonctionneront, l'approvisionnement d'eau devra donc représenter un pouvoir d'eau de 118 moulanges.

Supposant qu'avec chaque lot de grève on ait loué un pouvoir d'eau représentant 10 moulanges,— le total sera 250.

Si les acheteurs savaient qu'un jour cette énorme quantité d'eau pourrait être obtenue, ils ont dû compter sur un approvisionnement toujours abondant tant que les nouvelles constructions n'ont pas été établies.

Cette idée a pu faire croire qu'il était peu important pour les concessionnaires d'économiser l'eau pourvu qu'ils eussent jouissance de tous les avantages immédiats. Mais il n'existe vraisemblablement aucune raison qui les justifie d'avoir placé leurs roues à une hauteur différente de celle que prescrivaient les conditions de la vente et de prétendre ensuite qu'on les moleste s'ils n'ont pas assez d'eau durant les grandes sécheresses, quand ils en ont toujours trop laissé perdre en n'utilisant pas toute la hauteur disponible.

Deux faits principaux ressortent de tout ceci :—

1° Le gouvernement a cédé un pouvoir d'eau plus considérable que celui que peuvent fournir les constructions actuelles.

2° Les concessionnaires ne se conforment pas aux termes de la vente, lorsqu'ils devraient économiser l'eau.

A ce propos, on demandera si les constructions établies par le gouvernement auraient été suffisantes dans le cas où les concessionnaires se seraient conformés aux termes de leur bail ? A cette question l'on peut répondre, sans hésiter, qu'à l'époque des eaux basses les constructions établies par le gouvernement auraient toujours été insuffisantes. Mais il est douteux, vu le peu d'étendue des lots de terre vendus pour l'érection de moulins, que le pouvoir d'eau maximum (250 moulanges) loué par le gouvernement eût jamais pu être utilisé.

Il est probable, au moins tant que l'industrie principale sera le sciage du bois, qu'on ne pourra jamais utiliser que la moitié ou les deux tiers des pouvoirs d'eau concédés.

Je ne trouve, dans le bail, aucune clause relative au manque d'eau lorsque la rivière est à son niveau minimum. Si tel est le cas, il est incontestable qu'on doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer un approvisionnement suffisant, surtout à l'époque où le sciage du bois peut se faire avec le plus d'avantages.

Dans ce but, M. Merrill a proposé de construire un barrage partant de l'extrémité supérieure des constructions actuelles et s'étendant au large presque à angle droit avec le cours de la rivière.

Cette digue aurait 566 pieds de long, dont 410 pieds se trouveraient sur un bas-fond dont la surface est de 12 à 30 pouces audessous de l'extrémité du barrage latéral qui relie actuellement la digue principale à une île située en amont de l'entrée des conduits des moulins. L'extrémité extérieure de cette digue, sur une longueur de 156 pieds, se trouverait dans le chenal principal de la rivière, et présenterait un barrage incliné dont la section serait de 767 pieds.

Le chenal se trouvant, de cette manière, obstrué permanemment, on proposerait d'enlever une petite île située sur le bas-fond dans la ligne de prolongement de la digue, afin de laisser passer une superficie d'eau égale à l'obstruction produite par le barrage incliné. Pour atteindre ce but, la digue sur le bas-fond serait faite d'une série de blocs assujettis par des madriers parallèles au courant, les blocs devant être disposés de manière à pouvoir être enlevés rapidement lorsque l'eau monte, dans la rivière, par des causes naturelles.

D'après l'évaluation de M. Merrill, la digue projetée coûterait.... \$3,192.00

A quoi il faut ajouter, pour dépenses imprévues, au moins..... 308.00

\$3,500.00

Pour enlever l'île Russell jusqu'à la profondeur requise, il faudrait 4,553 verges cubes d'excavations dans le roc, et comme on pourrait être obligé d'abaisser la couche inférieure à une plus grande profondeur, on peut calculer 5,000 verges cubes, ce qui, à un prix moyen, coûterait..... 5,000.00

Ou \$8,500.00

Nul doute que l'exécution de ce plan élèverait le niveau de la rivière, mais je n'ai pas les renseignements nécessaires pour indiquer la hauteur à laquelle on maintiendrait ainsi les bassins des moulins.

Il me semble néanmoins que l'obstruction d'une partie du chenal principal, à un endroit où le courant est très fort et où la profondeur de l'eau varie de  $1\frac{1}{2}$  à 8 pieds, ne serait pas entièrement compensée par une surface égale, lors des hautes eaux, en dehors de la ligne directe du courant.

En d'autres termes, l'abaissement de l'île Russell jusqu'au sommet du bas-fond,—et bien que sa superficie puisse être de 767 pieds,—ne laisserait point passer, lors des hautes eaux, un volume d'eau égal à celui qui passerait par le chenal que la digue obstruerait. Dans le premier cas, la décharge, bien qu'à la surface, s'opère en dehors de la direction du courant, tandis que, dans le second, les obstructions barrent le courant à une hauteur qui gênerait l'écoulement.

Si donc la décharge n'équivaut pas à l'obstruction, la rivière atteindra un niveau plus élevé que par le passé, mais je ne saurais dire quelle sera cette élévation. Toutefois, comme il y a des rapides à une petite distance en amont de la digue projetée, il est possible que l'élévation de l'eau fût très sensible.

En l'absence de renseignements exacts sur les niveaux, les bas-fonds et les courants de la rivière, dans ce voisinage, je ne saurais me prononcer sur l'adoption ou le rejet du plan projeté, d'autant plus qu'une étude plus complète de la localité pourrait démontrer que l'emplacement choisi est bon, mais aussi qu'un autre serait meilleur,—ou encore suggérer d'autres moyens d'atteindre le but qu'on se propose.

Je crois néanmoins que l'exécution de tout autre plan pour augmenter l'approvisionnement d'eau à l'époque des sécheresses coûterait plus que les constructions actuellement demandées par les locataires de pouvoirs d'eau.

Je pense donc que \$8,500 doivent représenter le coût probable des améliorations requises,—jusqu'à ce qu'on ait fait une étude complète des divers chenaux, de la position des bas-fonds et autres détails relatifs à la question.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé),

JOHN PAGE,

*Ingénieur en chef, Travaux Publics.*

---

**APPENDICE No. 14.**


---

**HAVRE DE PORT DOVER.**


---

*Description des travaux et réparations exécutés durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868, par S. D. Woodruff, Contrôleur.*

(No. 3,951)

BUREAU DU CANAL WELLAND,

F. BRAUN, Ecuyer, Secrétaire,  
Travaux Publics, Ottawa.

STE. CATHERINE, le 4 Juillet, 1868.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions formulées dans votre lettre No. 54,222, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant, pour l'année expirée au 30 juin, sur les constructions du hâvre de Port Dover.

La construction mentionnée dans mon dernier rapport comme nécessaire pour achever la partie intérieure de la jetée ouest, était autorisée par votre lettre du 15 avril, No. 2232. Je l'ai fait commencer aussitôt que j'ai pu conclure des arrangements convenables, et elle sera achevée dans quelques jours.

Lors de ma dernière visite, j'ai examiné le chenal entre les jetées ; j'y ai trouvé une bonne profondeur, plus de 10 pieds, à l'eau basse. Mais à l'entrée,—à 100 ou 200 pieds des jetées,—il s'est formé un barrage à travers le chenal ; sur ce barrage, il n'y a que 9 pieds d'eau.

Ce hâvre est construit à l'embouchure de Patterson's Creek's et la grande accumulation d'eau, au printemps, balaie le chenal, et il se forme à l'entrée un barrage que le courant n'est plus assez fort pour enlever.

Pour enlever ce barrage, ce qui coûtera le plus sera d'amener un bateau-dragueur sur les lieux. S'il y en avait un, \$500 suffiraient amplement pour obtenir une profondeur de 11 pieds des deux côtés des jetées.

Mais si l'eau du Lac ne baisse pas trop, il ne sera pas indispensable,—pour les besoins du petit commerce qui se fait ici,—d'enlever ce barrage.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

S. D. WOODRUFF,

*Contrôleur.*

## APPENDICE No. 15.

### . CAPS TOURMENTIN (\*) ET JOURIMAIN.

*Rapport sur un projet de phare, par John Page, Ingénieur en Chef.*

(No. 5,970.)

OTTAWA, le 26 Février, 1869.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

Monsieur,—Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par votre lettre No. 2,865, et un ordre de l'honorable conseil privé, je me suis rendu dans le golfe St. Laurent au mois d'août, en vue d'obtenir des renseignements sur certaines localités où l'on propose d'établir des phares.

J'ai aujourd'hui l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur le Cap Tourmentin, dans le détroit de Northumberland :—

D'après l'amiral Bayfield, "le détroit a 160 milles de long, et au Cap Tourmentin, sa partie la plus étroite, il n'a que sept milles de large d'un côté à l'autre, et seulement 5½ milles si l'on ne compte que la largeur navigable entre les bas-fonds."

Vers l'extrémité E., le détroit a 11½ milles de large entre la côte de la Nouvelle-Ecosse et celle de l'île du Prince-Édouard, mais à 3½ milles vers l'est, l'île Pictou réduit cette largeur à 8 milles.

Vers l'O., vis-à-vis le Cap Bald, sur la côte du Nouveau-Brunswick, et le Cap Egmont, sur l'île du Prince-Édouard, la largeur est de 10½ milles, et vis-à-vis la Pointe de Richibouctou, 12½ milles environ.

Toutefois, la largeur moyenne est beaucoup plus considérable que celle que je viens d'indiquer.

Ces passages comparativement étroits, les accidents des côtes, les bas-fonds et les particularités des courants, font qu'il est indispensable pour les capitaines qui dirigent de gros navires dans ces parages, de bien connaître les divers points. Les cartes détaillées et les instructions (*sailing directions*) dressées par l'amiral Bayfield suffisent à donner cette connaissance. Mais pour guider les navires pendant la nuit je crois qu'il est nécessaire d'avoir un phare indiquant la position des récifs dangereux de Tourmentin et des bas-fonds de Jourimain, qui se trouvent dans la partie la plus resserrée du détroit.

Le Cap Tourmentin forme l'extrémité E. du Nouveau-Brunswick, dans le golfe, et l'on comprend, sous ce nom, tous les promontoires qui resserrent la partie navigable du détroit ; mais, dans la localité, on applique spécialement ce nom à la partie centrale de ces promontoires.

L'extrémité E. du promontoire est connue sous le nom de Pointe des Sauvages, et immédiatement à l'E. est l'entrée de la Baie-Verte, qui a 9 milles de large jusqu'à la Pointe de Cold Spring, Nouvelle-Ecosse ; les navires se dirigeant vers l'O. peuvent facilement prendre cette entrée pour le chenal principal. Son extrémité O.,—à 3 grands milles de là,—forme la pointe N. des îles Jourimain, reliées à la terre ferme par des bancs de sable ; c'est cette pointe N. qu'on appelle *Cap Jourimain*. A l'O. de cette pointe, en ligne avec le Cap Bruin, est une baie où il y a un bon mouillage avec cinq brasses d'eau. J'ai examiné la Pointe des Sauvages, le Cap Tourmentin et le Cap Jourimain, en vue de choisir le point le plus avantageux pour l'établissement du phare projeté.

(\*) Dans le texte anglais, ce cap est désigné sous le nom de *Cape Tormentine*. Sur les cartes de Charlevoix, il est appelé *Cap Tourmentin* et *Cap Tourment* par d'autres auteurs.

[Ce rapport et les suivants,—par M. J. Page,—contiennent une foule de noms de caps, rivières, baies, etc., qui ne sont que des corruptions ou des traductions bizarres des noms indiqués par les historiens et géographes français. Autant que possible, on a rétabli, dans la traduction, les noms français, et maintenu les noms donnés, à une époque plus récente, par des navigateurs ou explorateurs anglais. Mais comme il n'existe point jusqu'à présent d'ouvrage canadien qui puisse servir d'autorité en pareille matière, ce travail de *restitution* à notre langue n'a pu être fait que d'une manière incomplète. —Note du bureau des Trad.-F., C. C.]

Sur la Pointe des Sauvages, un phare serait évidemment utile aux navires qui entrent dans la Baie Verte ; mais ce phare se trouverait à 3 grands milles de l'extrémité des récifs de Tourmentin qui s'étendent dans cette direction, et à 2 milles au S. du sillage de tous les navires qui traversent le détroit ; enfin, pour les navires se dirigeant à l'E., il indiquerait les Îles Jourmain le plus au large.

Commutation de phare, le *Cap Tourmentin* présente à-peu-près les mêmes inconvénients.

D'après les cartes et l'étude que j'ai faite, le *Cap Jourmain* serait le meilleur emplacement pour un phare dans ces parages, vu qu'il offre la pointe la plus avancée pour les navires qui traversent le détroit dans un sens ou dans l'autre ; ceux qui viennent de l'E. éviteraient les dangereux récifs de Tourmentin en courant vers ce phare, et pourraient sûrement continuer leur route vers l'O. en le laissant à un mille et demi. L'emplacement choisi pour le phare est à l'extrémité N. E. du cap, 18 pieds audessus du niveau de la mer, 25 pieds en arrière de la face verticale du rocher et à environ 400 pieds de la côte.

Cette partie de la côte présente du grès rouge dont de larges masses détachées couvrent la grève. A son sommet, le cap est recouvert de 12 à 24 pouces de sable sur lequel croissent des arbres nains.

La roche porte des traces profondes de l'action de l'eau et de l'atmosphère ; mais je crois qu'on pourrait trouver, dans le voisinage, une quantité suffisante de pierre à bâtir.

Un phare dans la position recommandée,—bien que cette position ne soit pas le point le plus saillant de la côte,—se trouverait à un mille et demi ou 2 milles du sillage des navires qui traversent le détroit, et à 6½ milles de l'extrémité des récifs de Tourmentin.

Il est donc important que la lumière soit distinctement aperçue du pont d'un navire à une distance de 12 à 14 milles. Pour atteindre ce résultat, je proposerais d'employer un des appareils lenticulaires de 3ème ordre qui se trouvent actuellement dans les magasins, à Montréal, et de le placer à une hauteur d'environ 60 pieds audessus du niveau de la mer, ce qui exigera que la tour ait 40 pieds de haut.—(Il est nécessaire que 270 degrés de l'horizon soient éclairés.)

Dans les constructions de ce genre, une bonne précaution à prendre est d'établir la tour à environ 50 pieds de la résidence du gardien du phare.

Il est bon aussi,—lorsque cela est praticable,—de construire la tour à l'épreuve du feu, vu qu'un incendie pourrait être fatal aux navires qui comptent sur la lumière pour se guider.

Dans le cas dont il s'agit, on pourrait construire la tour en bois ou en maçonnerie à assises irrégulières avec la pierre que l'on trouve dans la localité. Ce dernier genre de construction serait plus sûr et plus durable.

Une tour en bois, haute de 40 pieds, avec appareil d'éclairage complet, et une résidence de 30 × 22 pieds, en bois, pour le gardien, coûteraient \$3,500.

Four une tour en pierre avec appareil d'éclairage complet, et une résidence en bois pour le gardien,—mêmes dimensions que plus haut,—il faudrait dépenser \$8,500.

Les évaluations ci-dessus ne comprennent point le prix d'achat de l'appareil d'éclairage proprement dit.

L'établissement d'un phare à cet endroit serait nécessairement d'un grand avantage pour les vapeurs qui font le service des voyageurs entre Québec, Shédiac et Pictou, ainsi que pour la navigation générale du détroit.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé,)

JOHN PAGE,  
Ingénieur-en-chef des T. P.

### “ COW BAY ” OU BAIE MORIEN.

*Rapport sur un projet de havre de refuge, par J. Page, Ingénieur en Chef.*

(No. 6011)

OTTAWA, 3 le Mars 1868.

*Au Secrétaire des Travaux Publics.*

MONSIEUR,—Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par votre lettre No. 8867, et un ordre de l'honorable conseil privé, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant d'une étude sommaire que j'ai faite de la Baie Morien et de la côte E. du Cap Breton.

Cette baie se trouve à 18 milles S. E. de Sidney, et a, depuis quelques années, acquis une grande importance, à cause des mines considérables de charbon qui se trouvent dans le voisinage, du grand nombre d'ouvriers qui travaillent à ces mines et des importants chargements de charbon que l'on y fait.

Pour donner une idée de la localité, je ne puis mieux faire que de citer les instructions de l'amirauté :—“ La Baie Morien a 2½ milles de large à son entrée, qui se trouve “ entre les caps Percy et Morien. Au N., immédiatement après avoir passé le cap Percy, “ se trouve Cow Reef (*le récif des vaches*), à sec à marée basse et qui s'étend à un demi-mille de la côte. La tête de la baie est occupée par des bancs de sable et de vase en partie “ à sec à marée basse, et à travers lesquels un chenal peu profond et étroit conduit à “ False Bay” au côté N. de “ Mira Bay.” Complètement ouverte aux vents d'E., la Baie “ Morien n'offre point un ancrage sûr.”

“ Le cap Morien est une pointe élevée. La grève ne s'étend qu'à 1½ encablure de cette pointe, formés de grès, qui abonde en charbon et s'élève du côté S. à 150 pieds au-dessus du niveau de la mer.”

“ Le cap Percy est une pointe à pic, également formée de grès carbonifère et s'élevant “ à 110 pieds au-dessus du niveau de la mer.”

“ Flint Island,” (*L'île aux cailloux*) se trouve à 1 $\frac{6}{10}$  mille S. E., du cap Percy ; “ formation de grès, à dentelures, profondes, à pic, hauteur de 60 pieds et largeur de 3 “ encablures dans la direction E.—N. \* \* \* “ La grève ne s'étend qu'à un tiers de mille “ tout autour de l'île. \* \* \* \* “ Entre les écueils et le cap, il y a un chenal, large “ d'un mille, dont le courant irrégulier a quelquefois une vitesse de 2 nœuds.”

Sur l'extrémité N. E. de Flint Island, un feu brillant placé à 67 pieds au-dessus du niveau de la marée est visible, par un temps clair, à une distance de douze milles.

La baie est comparativement d'un accès facile, étant abritée de trois côtés, mais elle est entièrement à découvert du côté du large. Elle pénètre à 5 milles dans les terres, mais à 2 grands milles de la côte commencent les bas-fonds et les bancs de vase. Toutefois, une étendue d'environ 5 milles carrés offre une profondeur d'eau suffisante pour les plus gros navires qui font le transport du charbon, bien que par un gros vent d'O. la baie n'offre point un sûr abri.

Les risques auxquels les navires sont exposés et les nombreux naufrages qui ont eu lieu, ont démontré, peu après l'ouverture des mines, que le commerce souffrirait considérablement de cet état de choses. C'est ce qui décida le propriétaire des mines Gowrie (T. D. Archibald, écuyer,) à construire un brise-lame pour offrir un abri aux navires dans les gros temps. Mais un travail aussi considérable entrepris par un particulier, à une époque où le commerce languissait, ne pouvait se faire que lentement. Toutefois, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse accorda plus tard une subvention représentant le cinquième du coût de ces améliorations.

Lors de ma visite, le brise-lame atteignait une profondeur de 20 pieds à marée basse, ou, autrement dit, s'étendait à 1,380 pieds de la côte.

C'est un caisson solide, large de 50 pieds et assujéti au moyen de boulons de fer ; l'intérieur est rempli de pierre, et sur la façade intérieure il y a des heurtoirs, ou chapeaux, distants entre eux de 3 à 6 pieds et boulonnés aux madriers intérieurs. A l'extérieur il y a aussi des madriers verticaux réunis par un revêtement serré de planches ; sur une distance considérable le long de la jetée, et amplement jusqu'au niveau de la marée-basse, on a déposé de la pierre et d'autre lest.

Le remplissage extérieur a été judicieusement disposé pour arrêter le choc des fortes lames, et comme ce brise-lame n'est aucunement destiné à servir de quai, la surface a été construite beaucoup plus basse à l'extérieur qu'à l'intérieur, en sorte que, dans une tempête, les vagues peuvent librement le franchir, ce qui doit contribuer à l'accalmie des eaux du bassin.

Le quai de chargement des mines de Gowrie a 1,133 pieds, et se trouve à l'O. du brise-lame. La position des jetées respectives et l'inclinaison des côtes où elles aboutissent sont telles qu'une ligne partant du large et formant angle droit avec le quai, aboutirait grandement à 750 pieds de l'extrémité extérieure du brise-lame. Entre ces constructions, il y a un bassin de forme irrégulière mesurant 950 pieds obliquement le long de la côte, et 400 pieds à sa sortie,—le côté E. ayant 1,380 pieds, et le côté O. 433 pieds, ce qui représente une superficie de plus de 17 acres.

L'inclinaison du fond est telle qu'à 300 pieds de la côte il y a une profondeur d'environ 8 pieds au jusant, et cette profondeur atteint 16½ pieds à la tête du quai, et 20 pieds à l'extrémité du brise-lame.

En dehors de la partie profonde de 8 pieds, la superficie du bassin est d'environ 10½ acres, et entre cette partie et la côte il y a une superficie d'environ 6 acres et demi.

On semble avoir surtout voulu prolonger le brise-lame à une distance de la côte suffisante pour assurer un ample espace dans le bassin, et abriter jusqu'à un certain point la côte N. de la baie. Or, il paraît qu'on a atteint ce double résultat, que les navires trouvent un abri sûr en dedans du brise-lame, et que depuis deux ans il n'y a eu aucun naufrage là où on en comptait de 4 à 6 par année.

Il est bon de dire ici qu'il y a quatre mines de charbon sur la baie, deux de chaque côté ; celles du N. fonctionnent activement ; mais on semble avoir encore peu travaillé à celles du S.

A ces deux points, on a construit des sortes de quai, mais par un vent d'E. les navires n'ont pas d'autre abri que celui que je viens de mentionner.

Lors de ma visite, au mois d'août dernier, il y avait trente gros navires dans la baie, mais comme le vent soufflait alors de la côte, pas plus de quinze se trouvaient en dedans du brise-lame, et de ce nombre cinq seulement étaient destinés à prendre un chargement de charbon aux mines de Gowrie.

D'après ce qu'on vient de voir, les avantages de la construction ne s'étendent pas seulement aux navires faisant le transport du charbon, mais à tous ceux qui fréquentent la baie ; il semble donc que ces améliorations commencées par un particulier ont acquis une importance qui en font des ouvrages d'utilité publique.

L'étendue du mouillage est actuellement considérable, mais on pourrait l'augmenter de beaucoup en prolongeant le brise-lame de 250 à 300 pieds.

Il serait à désirer que cette amélioration fût faite tant pour les navires faisant le transport du charbon, et dont le nombre augmentera toujours, que pour les bateaux pêcheurs cherchant un refuge dans ces parages.

J'ai l'honneur, etc.,

JOHN PAGE,  
*Ingénieur-en-Chef, Travaux Publics.*

### HAVRE DE BATHURST, N. B.

*Rapport sur un projet de hâvre, par John Page, Ingénieur en Chef.*

(No. 6,130.)

OTTAWA, le 18 Mars 1869.

*Au Secrétaire des Travaux Publics.*

MONSIEUR,—Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par votre lettre No. 2,867, j'ai récemment fait une étude sommaire du hâvre de Bathurst, Nouveau-Brunswick, et j'ai aujourd'hui l'honneur de vous adresser le rapport suivant à ce sujet :—

Ce hâvre a sa sortie sur la Baie des Chaleurs, et comme presque tous les hâvres sur les côtes O. du golfe St. Laurent, est obstrué à son entrée par des bancs de sable.

Le barrage extérieur a grandement 3 milles au large et environ 250 pieds en travers, il présente un chenal large de 120 pieds et dans lequel il y a une profondeur de 11½ à 12 pieds d'eau. Le second, ou barrage de la côte, se trouve à environ 1¼ mille de la ligne du hâvre, aux Pointes Alston et Carron ; il a environ 180 pieds en travers, et offre un chenal large de 90 à 100 pieds, dans lequel, aux marées les plus basses, il y a, paraît-il, une profondeur de 7 pieds d'eau ; mais lors de ma visite, il y avait 8 pieds.

Depuis le second barrage, vers la côte, il y a une profondeur de 12 pieds, mais le chenal est comparativement étroit et traverse des bas-fonds où il y a peu d'eau au jusant. Grandes marées, 7 pieds, marées basses, 4 pieds.

Le bassin intérieur a grandement 2½ milles de long et 1¼ mille de large, mais il n'y a qu'un étroit chenal au milieu, plus les lits de quelques cours d'eau qui s'y déchargent et ne sont jamais à sec à marée basse.

La ville de Bathurst est située à la tête du bassin, et à l'E. coule une rivière appelée Nepisiguit et navigable sur un parcours de plus d'un mille et demi en amont du havre. A l'O. de la ville et à-peu-près un mille en amont, les rivières dites Du Milieu et Petite se réunissent pour former un large bassin traversé par un pont solide et bien construit, long de près d'un demi-mille. Ce pont forme partie de la route de Miramichi à Dalhousie. La Tatamegouche, petit cours-d'eau qui n'est pas navigable, se jette dans le bassin au N. O.

Les deux industries principales de la localité sont la construction des navires et la fabrication du bois. A la tête de ce bassin est une maison (*firm*) qui possède des scieries considérables à la tête du bassin, côté O., contigu au chenal.

A l'époque de ma première visite, il y avait trois navires sur les chantiers. La construction de ces navires, entreprise par trois différents armateurs, était plus ou moins avancée; mais on m'informe que la demande de navires est très-peu considérable.

D'après ce que j'ai pu apprendre de l'hon. M. Ferguson et d'autres messieurs qui voulaient bien m'accompagner dans ma visite, il semble que les barrages à l'entrée du bassin sont moins nuisibles que les deux bas-fonds qui existent dans le "chenal principal."

Le barrage intérieur est appelé Seal Bar, (*barrage aux Veaux-marins*); il n'est recouvert que de 5 à 9 pouces d'eau; à environ 800 pieds en avant et en aval de ce barrage, il y a 8½ pieds d'eau.

Pour obtenir sur ce bas-fond une profondeur uniforme de 8½ pieds, et une largeur de 100 pieds, il faudrait enlever 4,000 verges cubées de déblais.

Sur ce qu'on appelle le Ballast Bar (*barrage au ballast*), il y a 7 pieds d'eau; à environ 150 pieds en avant et en aval de ce barrage, la profondeur est de 8½ pieds. Pour obtenir sur ce bas-fond une profondeur uniforme de 8½ pieds, il faudrait enlever environ 600 verges cubées de déblais.

Le draguage total, sur ces deux points, représenterait donc 4,600 verges cubées.

Cela fait, tout navire qui aurait franchi le barrage extérieur pourrait atteindre le quai à la tête du bassin.

Actuellement, les petits navires chargent en dedans du barrage, et les gros navires y prennent aussi une partie de leur cargaison pour la compléter en dehors, où il y a un bon mouillage.

Le bassin est très-sûr et les bas-fonds étant principalement composés de sable, il serait aisé de les faire disparaître en prenant les moyens convenables. Mais le gouvernement n'a aucun dragueur sur la côté O. du golfe, et il est indispensable qu'on se procure au préalable un dragueur et l'outillage nécessaire si l'on veut entreprendre ce travail ou d'autres du même genre.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé),

JOHN PAGE,

*Ingénieur-en-chef, T. P.*

HAVRE DE NEIL, N. B.

*Rapport sur un projet de havre, par John Page, Ingénieur-en-chef.*

(No. 6,139.)

OTTAWA, le 9 Mars, 1866.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—Aux termes d'un ordre de l'honorable conseil privé, en date du 11 mai 1868, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant d'une étude sommaire que j'ai faite du havre de Neil.

Ce havre est situé sur la côte E. de l'île du Cap Breton,—environ 2½ milles S. S. E. du cap Egmont, et 34 milles au N. du havre de Ste. Anne. Il est généralement connu sous le nom d'*Anse de Neil*, et dans ses instructions, l'amiral Bayfield dit qu'il "offre un bon mouillage."

Il forme le côté N. d'une baie qui pénètre dans les terres à 2 milles de la côte.

L'anse est de forme demi-circulaire, elle a 550 pieds de large à son entrée et 350 pieds transversalement, au centre, ce qui représente une superficie de  $3\frac{1}{2}$  acres.

A l'entrée, la profondeur varie de  $5\frac{1}{2}$  à  $25\frac{1}{2}$  pieds; la plus grande profondeur se trouve au côté O., vers la terre; à environ 60 pieds de la ligne de marée basse, la profondeur est de  $2\frac{1}{2}$  à  $3\frac{1}{2}$  pieds. Le long de la côte, il y a de petites maisons ou huttes qui, à certaines saisons, sont occupées par des pêcheurs et leurs familles, représentant une population de 150 âmes; mais à l'époque de ma visite, plusieurs de ces maisons étaient inhabitées.

La jetée se trouve à l'entrée, du côté du large; elle a 53 pieds de long, 18 pieds de large et 13 pieds de haut à son extrémité extérieure. L'extrémité intérieure a 12 pieds de haut, et sur une longueur de 19 pieds la largeur est de 26. La jetée est faite de petits madriers ronds grossièrement reliés par des liens verticaux boulonnés aux madriers latéraux; la superstructure est formée de petits billots, mal joints et de ballast; quelques-uns des billots et une partie du ballast ont été enlevés par les vagues.

Entre l'extrémité intérieure de la jetée et une cabane de pêcheur, il y a un espace de  $23\frac{1}{2}$  où les vagues ont libre cours ainsi que sous une partie de la cabane.

D'après un état fourni par le département d'audition, il paraît que jusqu'au 31 décembre 1867, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait dépensé \$756 68 pour ce havre; mais je n'ai pu constater si ce chiffre comprenait les frais de construction de la jetée.

La jetée en question n'a que 53 pieds de long et présente au large un espace libre du côté de la terre, en sorte qu'elle n'offre que peu au point d'abri aux navires dans les gros temps.

Pour être de quelque utilité, il me semble que l'espace du côté de terre devrait être fermé et la jetée prolongée d'au moins 100 pieds dans la direction où elle est établie.

Cette amélioration coûterait probablement \$3,000.

Cela fait, il est probable que cette anse, toute petite qu'elle est, offrirait un sûr abri aux navires et aux bateaux pêcheurs.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

JOHN PAGE,

*Ingénieur-en-chef, T. P.*

## HAVRE AMHERST ET HAVRE-AUX-MAISONS, ILES DE LA MADELEINE.

*Rapport sur un projet de havre, par John Page, Ingénieur-en-chef.*

(No. 6,131.)

OTTAWA, le 15 Mars, 1869.

*Au Secrétaire des Travaux Publics:*

MONSIEUR,—Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par votre lettre No. 2,866, j'ai récemment visité les havres d'Amherst et Aux-Maisons, aux Iles de la Madeleine, et j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant de cette visite:—

Sous le nom d'Iles de la Madeleine on désigne tout le groupe d'îles situé près du centre du golfe St. Laurent, et en particulier les îles respectivement appelées Amherst, Grindstone, Allright, Wolfe, Grosse-Ile et Coffin. Ces îles sont généralement reliées par de doubles lignes de bancs de sable et de grèves qui enclavent de grands bassins ou lagunes et n'offrent au passage de la marée que des ouvertures étroites et très-espacées. Du N. E. au S. O. ces îles présentent une longueur de 42 milles marins, et leur largeur, y comprises les lagunes,—varie de  $1\frac{1}{2}$  à 11 milles.

A peu près  $\frac{1}{2}$  ou  $\frac{1}{3}$  du sol de ces îles est propre à la culture; mais les habitants cultivent peu et préfèrent se livrer à la pêche.

La chasse aux loups-marins sur la glace, aux mois de mars et d'avril, est généralement heureuse, et la pêche du hareng, du maquereau et de la morue non-seulement occupe les habitants des îles mais attire tous les ans un grand nombre de pêcheurs et de navires étrangers.

Les personnes d'expérience en pareilles matières affirment qu'il n'y a que peu au point de localités dans l'Amérique du Nord où l'on puisse mieux faire la pêche en grand qu'aux îles de la Madeleine. Toutefois, ces îles n'offrent point de havres pour les vaisseaux et seulement trois pour les petits navires, savoir : les havres d'Amherst, Aux-Maisons et de la Grande-Entrée, plus une anse pour les bateaux et qu'on appelle Port-au-Basque.

Je n'ai pas examiné le havre de la Grande-Entrée ni le Port-au-Basque parceque d'après votre lettre, "ces havres, par leur position et leur grande distance de tout établissement, ne seront jamais utilisés, si ce n'est, le premier, comme port d'hivernage pour les goëlettes qui font la pêche du loup-marin dans le golfe du St. Laurent, et le second comme havre de refuge pour les navires qui font la pêche du hareng."—Les observations suivantes n'ont donc trait qu'aux deux havres mentionnés dans mes instructions.

Le havre Amherst est situé au N. E. de l'île Amherst et ouvre sur la baie de Plaisance, la meilleure rade des îles de la Madeleine. Il est peu considérable relativement à la superficie du bassin où il est situé, car le long des côtes il y a des bancs de sable et de vase. Toutefois, c'est un havre de refuge important pour les bateaux pêcheurs et ceux qui font le cabotage. Mais on dit que, depuis quelques années, des bancs de sables se sont accumulés dans des positions telles que le havre n'offre plus qu'un très mauvais mouillage.

Voici la description que l'amiral Bayfield faisait de ce havre, il y a 30 ans :—

"Le havre Amherst est fermé par une péninsule qui présente des récifs de grès, à l'angle S. O. de la Baie de Plaisance. Son entrée, qui se trouve entre la péninsule et les bancs de sable au S. est à 2 $\frac{1}{2}$  milles à l'O. de l'extrémité de la Pointe de Sable (*Sandy Hook*), laquelle est, de fait, une longue pointe de sable présentant des collines sablonneuses."

"C'est le havre des îles de la Madeleine le plus accessible, et il a de plus cet avantage qu'à l'entrée il y a une excellente rade où les navires peuvent attendre avant de pénétrer dans le havre. Toutefois, l'entrée est extrêmement étroite et assez contournée ; en l'absence de pilotes, il serait nécessaire d'établir des bouées ou piquets pour indiquer le chenal. Audessus de la barre rocheuse, la profondeur d'eau est de 7 pieds à marée basse et de 9 ou 10 pieds à marée haute ; 10 pieds est la profondeur à l'époque des grandes mers. A l'intérieur du havre, la profondeur est 12 à 17 pieds sur un fond de vase molle, noire et fétide ; le havre est bien à l'abri de tous les vents."

La barre semble être composée du même grès que les récifs au côté N. de l'entrée ; les strates de ce grès ont une inclinaison de 40 à 45 degrés. Trois plateaux se trouvent de 12 à 18 pouces plus élevés que le reste du barrage ; l'un de ces plateaux se trouve au côté N. du chenal et mesure environ 50 × 20 pieds ; les deux autres sont au côté S., mais plus loin à l'E., et ont chacun quinze pieds d'eau, et sur les deux autres 9 pieds 3 pouces, mais on ne fit voir des marques indiquant que ces hauteurs devraient être réduites de deux pieds pour arriver au niveau des eaux les plus basses ; cela donnerait alors 7 pieds sur le plus grand plateau et 7 pieds 3 pouces sur les deux autres.

Un navire, en entrant dans le havre, passe au N. des deux petits plateaux et rase une petite bouée qui se trouve dans le voisinage du grand plateau ; à ce point sa course change scudainement et suit la direction N. ; mais un peu plus loin il retourne à l'O., entre une autre bouée et le quai d'une station de pêche ; ces bouées sont distantes entre elles de 130 pieds à peine, ce qui justifie pleinement cette observation que "l'entrée du havre est étroite et assez contournée."

Le bassin offre une superficie de 15 à 20 acres, sur une profondeur de 12 à 16 pieds ; toutefois, dans une surface de 24 à 26 acres, il y a de 9 à 16 pieds de profondeur.

On n'a jamais trouvé une profondeur de plus de 16 pieds dans les petites marées.

Il semble donc que les parties les plus profondes du bassin se sont en partie comblées et que l'étendue du mouillage est diminuée d'autant.

Toutefois, rien ne porte à croire qu'il y ait eu changement à l'entrée dont le fond est de roche et la profondeur la même qu'indiquait l'amiralauté, il y a 30 ans.

Une étude sommaire de la localité me fait croire que l'entrée et la sortie du havre seraient plus faciles si l'on enlevait les plateaux rocheux qui se trouvent à l'entrée. Ce travail pourrait être exécuté, mais à grand frais vu la nature de la roche, l'inclinaison des strates et la difficulté de travailler sous l'eau ; d'autre part, des gens qui connaissent bien la localité affirment que la roche qu'on enlèvera sera bientôt remplacée par des bancs de sable formant un obstacle non moins sérieux.

En l'absence de renseignements exacts relativement à l'action de la mer, sur ce point, durant les orages, et aux immenses bancs de sable qui se trouvent dans le voisinage, on aurait tort d'écarter ces diverses opinions, bien qu'elles puissent ne pas être soutenues par les faits. Une erreur en pareille matière pourrait avoir les plus graves conséquences.

Un autre moyen d'atteindre le but qu'on se propose serait de draguer un chenal dans le bassin suivant une ligne au S. des plateaux rocheux ; mais on ignore si ce chenal resterait libre et l'on ne peut indiquer, même approximativement, les effets qu'il aurait pour la formation d'autres bancs de sable dans le bassin.

En d'autres termes, les côtés S. et E. de l'entrée étant entièrement formés de sable que les gros vents de N. ou d'E. peuvent mouvoir, il est à craindre qu'en augmentant la largeur ou changeant la direction du chenal, ou en y faisant d'autres modifications, on ne rende le havre moins sûr au lieu de l'améliorer.

Toutefois, la superficie du bassin pourrait être avantageusement augmentée par le draguage ; mais les bancs de sable pouvant toujours se reformer, cette opération devrait être répétée de temps à autre.

Le Havre-aux-Maisons se trouve entre les îles Allright et Grindstone, et l'on y entre par le golfe, du côté S.-E. des îles de la Madeleine. On dit qu'il est sûr pour les navires qui peuvent franchir la barre à l'entrée, et que la baie extérieure offre, par certains vents, un bon mouillage aux bateaux de pêche. Le havre intérieur, ou lagunes, s'étend de l'île Grindstone, dans une direction N.-E., pour aller rejoindre la lagune de la Grande-Entrée, et forme, à marée haute, un bon chenal, d'environ 24 milles de long, pour les navires d'un tonnage moyen.

Dans les instructions de navigation publiées par l'amirauté, on ne trouve que les indications suivantes : " Ce havre est à 2 $\frac{3}{4}$  milles au N.-O. du cap Allright ; on y entre par " un chenal étroit et contourné où il n'y a que 6 pieds d'eau à marée basse."

Le chenal semble se combler partiellement, et à plusieurs endroits il n'y a plus que 5 pieds d'eau ; on dit aussi qu'il est moins large et plus tortueux que par le passé. La superficie d'eau profonde, dans le bassin, aurait aussi diminué considérablement depuis 20 ans.

Toutes les grèves dans le voisinage et les barres qui obstruent le chenal sont formées de sable. Mais ces dernières sont peu distantes entre elles et se relient de manière à ne laisser qu'un passage étroit et contourné pour les navires.

Pour laisser passer une goélette de tonnage moyen durant les basses mers qui n'atteignent que 2 pieds, il faudrait une profondeur d'au moins 8 pieds dans le chenal à l'époque des hautes marées.

Sur le parcours le plus profond et le plus favorable, il faut aller à 1,300 pieds en dehors du chenal pour retrouver une profondeur de 8 pieds ; entre ces deux points la tranchée moyenne qu'on aurait à faire serait de deux pieds. Ainsi, pour un chenal large de 200 pieds au fond, il faudrait enlever 26,000 verges cubes de déblai.

A l'intérieur du havre il faudrait enlever probablement 8,000 verges cubes d'un large banc de moules. En sorte que le draguage total représenterait 28,000 verges cubes. Ce havre formant l'une des ouvertures de la grande lagune et servant de passage à la marée, il y a toujours un fort courant, vers l'intérieur, lorsque l'eau monte, et un courant également fort, vers l'intérieur, lorsque l'eau baisse.

Certaines personnes croient que le courant aurait l'effet de garder le chenal libre, une fois ouvert, surtout si l'on plaçait les déblais de manière à redresser la ligne contournée actuelle.

Cette opinion serait sans doute exacte si les courants étaient limités au chenal, mais comme il se font sentir dans une large baie l'effet avantageux de ces courants serait presque imperceptible.

Si l'on se décide à améliorer le Havre-aux-Maisons et à agrandir le bassin Amherst, le gouvernement devra commencer par se procurer un dragueur avec tous les accessoires.

Ces localités se trouvant à une distance considérable de la côte O. du golfe, et, durant la plus grande partie de la saison, difficiles d'accès, le dragueur en question devra être construit de manière à pouvoir supporter les gros temps. Les allèges et le remorqueur devront remplir la même condition.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé),

JOHN PAGE,  
*Ingénieur-en-chef, T. P.*

### HAVRE DE L'ANSE AU HARENG.

*Rapport sur un projet de havre, par John Page, Ingénieur-en-chef.*

(No. 6,315.)

OTTAWA, le 6 Avril, 1869.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par votre lettre No. 2,867, j'ai visité l'Anse au Hareng au mois de septembre dernier, et j'ai l'honneur de vous adresser le rapport de l'étude que j'en ai faite.

Cette anse est située sur la côte N., de ce qu'on appelle le chenal de Chignitou, ou bras N.-E. de la Baie de Fundy, environ 11½ milles à l'O. du phare du Cap Enragé, et à près de 40 milles E. du phare situé dans le voisinage de la Pointe Quaco.

Elle se trouve dans le canton d'Alma, comté d'Albert, six milles environ de l'extrémité S.-E. du comté de St. Jean; Nouveau-Brunswick. Sur une distance considérable, des deux côtés de cette anse, le sol est *raboteux*, montagneux, coupé de ravins profonds et traversé par des chemins accidentés et très tortueux. Les hautes terres semblent bonnes en plusieurs endroits, mais presque inhabitées.

Depuis le havre de St. Jean, à l'E., sur un parcours d'au moins 100 milles, on dit qu'il y a une bonne rade ou bon mouillage, sur la côte N. de la Baie de Fundy.

La rivière Noire, à environ 17 milles du phare de Quaco, offre, dit-on, une sortie sûre pour les petits navires, mais à mi-marée elle est presque à sec.

Les marées excessivement hautes dans cette baie produisent toujours des courants très-forts et très-dangereux dans le sens de la marée. La baie est d'une largeur presque uniforme de 36 milles depuis St. Jean, à l'E., jusqu'au point où ses eaux sont divisées par une péninsule formant partie du comté de Cumberland, et dont la pointe O. est appelée Cap Chignitou. Le bras S. conduit au bassin de Minas, et le bras N. forme le chenal de Chignitou.

Ce dernier, situé à environ 17 milles N.-E. du Cap Enragé, est divisé en deux bras : l'un conduit au bassin de Cumberland entre lequel et la Baie Verte, sur le détroit de Northumberland, coule une petite rivière appelée Missiquash, qui forme la frontière entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick; l'autre forme la Baie Shepody. A 12 milles au N., cette baie se divise en deux chenaux, dont l'un appelé rivière Petitcodiac se dirige vers le N.-O., entre les comtés d'Albert et de Westmoreland, et l'autre, plus petit, appelé rivière Memramcook, vers le N. en traversant le comté de Dorchester.

A marée basse, les chenaux étroits de ces rivières traversent plusieurs milles de grèves vaseuses; des deux côtés, le long des passages les plus larges, on voit, à plusieurs endroits, des bancs et bas-fonds très-étendus; d'autres bancs et bas-fonds sont recouverts d'une mince couche d'eau; en somme, ces chenaux n'offrent rien moins qu'une ligne navigable. Au retour de la marée, ces bas-fonds se recouvrent d'une eau vaseuse qui court très-rapidement vers la terre, pendant un certain temps, et se retire avec la même rapidité, laissant de nouveau à sec les bancs et grèves.

On dit que, sur quelques points de ces rivières et bras de la baie, le courant a une vitesse de six milles à l'heure, et que la marée atteint parfois une hauteur de soixante pieds.

On voit donc que la navigation de la partie E. de la Baie de Fundy présente des difficultés extraordinaires : chenaux étroits, forts courants, etc., etc.

Aucun navire se dirigeant vers l'O. ne peut continuer sa course lorsque la marée monte, à moins qu'il ne soit favorisé par une forte brise, et les navires se dirigeant vers l'E. rencontrent la même difficulté à marée basse. En général au changement de la marée, les navires doivent mettre à l'ancre, et un mouillage est souvent difficile à trouver à cause de la configuration de la côte ; quelquefois même, par certains vents, il est impossible de jeter l'ancre.

Aussi, lorsque les capitaines voient la moindre indication d'une tempête, ils ne quittent point le havre dans la crainte d'être emportés peut être à 100 milles plus loin avant de pouvoir trouver un abri. Cette incertitude et les brouillards fréquents dans la baie sont la source de tant de délais et de risques pour les caboteurs et autres navires que la construction d'un havre de refuge est presque indispensable.

Dans ce but, plusieurs honorables membres du Sénat et de la Chambre des Communes (19 en tout) recommandent l'Anse au Hareng comme la seule localité convenable.

Cette anse, bien que difficile d'accès par terre, est aisément accessible par mer ; elle ne forme, en réalité, qu'une dentelure de la côte ouverte à l'E. Elle présente néanmoins cette particularité d'être très-étendue et de pouvoir abriter un grand nombre de navires à marée haute, mais à marée basse la grève s'étend jusqu'au récif qui forme l'abri naturel de l'anse.

Au côté S.-O., il y a un récif élevé et presque vertical de grès rouge qui s'étend à 584 pieds au-delà de la ligne de la marée haute. En dehors de ce cap, un autre récif, qui s'élançe à 250 pieds, le tout à sec à marée basse, ainsi que toute la grève jusqu'à 15 ou 20 pieds du même point. Le sommet de ce récif a une inclinaison irrégulière d'environ 25 pieds à partir du point où il se relie au cap. A 210 pieds au-delà de l'extrémité du récif il y a une profondeur de 12 pieds au jusant.

La grève est formée de sable, de vase et de galets ; à 150 pieds de la ligne des hautes eaux, elle s'incline de 16 à 18 pieds vers un bas-fond qui, du côté de la terre, est à sec lorsque la marée est à la moitié ou au tiers de sa descente.

Ce bas-fond s'incline graduellement sur un parcours de 660 pieds jusqu'à la ligne des basses eaux, et a environ 800 pieds de long sur le prolongement de la côte.

On voit par là qu'au jusant il n'y a d'autre abri, en cet endroit, que celui que fournit la configuration naturelle des côtes ; par suite les avantages qu'offrirait cette anse, comme havre de refuge, surtout pour les navires chargés, dépend de l'étendue du brise-lame établi pour la protéger, et il n'est pas probable qu'un navire chargé cherche, à moins de cas d'urgence, un abri dans une anse où il sera laissé à sec dès que la mer se retire.

A cet endroit, la marée basse ordinaire s'élève à.....	30 pieds
La marée haute à.....	37 "

Mais on dit que cette dernière atteint parfois de 35 à 41 pieds.

Si l'on construit un brise-lame dans cette localité, je crois qu'on devrait lui donner une hauteur de 6 à 7 pieds au-dessus de la ligne de marée haute, à l'intérieur, mais en dedans la hauteur pourrait avantageusement être moindre de 4 à 5 pieds. Cette disposition empêcherait les vagues d'endommager la superstructure et, dans les tempêtes, la mer pourrait franchir le brise-lame, ce qui contribuerait à l'accalmie des eaux à l'intérieur.

Ce brise-lame devrait être presque aussi large que haut, fortement assujéti par des bandes transversales et longitudinales et rempli de ballast. Sur les côtés des heurtoirs, ou liens, verticaux fortement boulonnés, depuis le sommet jusqu'à l'eau basse ; quant à la superstructure, elle devrait être faite de madriers équarris ou de fortes lambourdes.

Le brise-lame devra être très-élevé et très-exposé ; il sera nécessaire de le construire le plus solidement possible.

Voici le détail de ce qu'il coûterait probablement.

Brise-lame sur le récif, longueur, 250 pieds, largeur, $46\frac{3}{4}$ , hauteur, $56\frac{1}{2}$	\$ 9,000
Prolongement à 200 pieds au-delà du récif, largeur, $56\frac{1}{2}$ , hauteur, $56\frac{1}{2}$	16,000
Prolongement à 50 pieds plus loin (ou jusqu'à un point situé à 250 pieds au-delà de l'extrémité du récif, largeur, $60\frac{1}{2}$ , hauteur, $60\frac{1}{2}$ )	5,000
Total.....	<u>\$30,000</u>

Cette évaluation n'est qu'approximative, ayant été faite sans le secours de renseignements exacts sur la valeur des matériaux dans la localité.

La construction d'un brise-lame sur le récif seulement formerait un abri partiel à environ mi-marée, mais ne servirait aucunement à marée basse.

Avec un brise-lame atteignant 200 pieds au-delà de l'extrémité du récif, on aurait, en dedans, une superficie d'un grand acre d'eau, au jusant, et une profondeur variant de 3 à 11 pieds.

Un prolongement de 250 pieds au-delà de l'extrémité du récif donnerait à l'intérieur une superficie d'un acre et demi et une profondeur de 3 à 14 pieds au jusant.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

John PAGE,  
*Ingnénieur-en-chef, T. P.*

P. S. Ci-joint un état (dont je suis redevable à l'hon. M. McClelan) des navires, avec leur tonnage, partis des ports à la tête de la Baie de Fundy, durant la saison de 1866, et aussi la valeur approximative des exportations et des importations.

(Signé,)

J. PAGE.

Etat des navires,—avec leur tonnage,—partis des ports ci-dessous mentionnés, à la tête de la Baie de Fundy, en 1866.

Navires.	Tonneaux.	
Dorchester..... 44	6,797	} A destination de ports étrangers seulement et non compris les caboteurs et bateaux pêcheurs.
N. Joggins ..... 8	659	
Sackville..... 8	1,331	
Moncton ..... 4	515	
Hillsboro..... 108	11,624	
Harvey..... 33	2,078	
<u>205</u>	<u>23,001</u>	

Valeur des importations et exportations, d'après les rapports de la douane, 1866.

	Importations.	Exportations.	
Dorchester... \$23,131	43,494	} Non compris le fret, bois, etc., chargés à St. Jean et qui forment une grande partie du commerce des ces ports.	
N. Joggins.. 5,365	5,975		
Sackville.... 40,097	10,936		
Moncton.... 75,600	5,716		
Hillsboro... 6,397	211,708		
Harvey ..... 2,721	10,582		
<u>\$153,311</u>	<u>\$288,511</u>		

A ces ports, on construit, par année, de 30 à 40 navires d'un tonnage moyen d'environ 350 tonneaux; à St. Martin et autres localités sur la côte du N.-B., on en construit de 15 à 20 d'un plus fort tonnage.

Les données précédentes ont été prises dans les rapports de 1866, année durant laquelle l'exploitation du gypse était entièrement suspendue, et l'exploitation des carrières très-languiissante, grâce au tarif prohibitif des Etats-Unis.

Le commerce du gypse est actuellement repris.

APPENDICE No. 15.—*Suite.*

## RIVIÈRE STE. CROIX.

*Rapport sur l'état du chenal de la partie supérieure navigable de la rivière, par John Page, Ingénieur-en-chef.*

(No. 6,292)

OTTAWA, le 5 Avril, 1869.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par votre lettre No. 3,174, j'ai visité, au mois de septembre dernier, la partie supérieure navigable de la rivière Ste. Croix, et j'ai l'honneur de vous adresser ce rapport de l'étude que j'y ai faite :—

Sur une distance considérable, cette rivière forme la frontière entre le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis. Elle est navigable sur un parcours d'environ 25 milles en avant d'Eastport, ville située dans l'Etat du Maine, vis-à-vis l'île de Campo Bello et près de l'extrémité S. O. de la Baie de Fundy.

A St. André, N.-B., (environ 11 milles en amont d'Eastport,) la rivière pénètre dans la grande baie de Passamaquoddy, qui a trois entrées, l'une entre Campo Bello et la terre ferme, à l'O., la seconde entre Campo Bello et l'île aux Cerfs, (*Deer Island*), et la troisième à l'E. de ces deux îles; cette dernière est préférée parcequ'elle est plus profonde et d'un accès plus facile. La baie offre un bon mouillage.

De St. André, en montant, sur un parcours de 10 milles, jusqu'à ce qu'on appelle le "Ledge," le chenal est assez large et profond, et sur un parcours de deux milles plus haut, les navires tirant 12 pieds d'eau peuvent passer à marée basse.

Toutefois, de ce point la profondeur diminue graduellement, et à un quai situé environ un demi mille plus haut la profondeur est à peine suffisante pour les navires tirant 4½ pieds.

Les villes de St. Etienne (*St. Stephens*), sur la rive du Nouveau-Brunswick, et de Calais, sur la rive américaine, sont situées environ un mille et demi plus haut; il en est de même des quais principaux qui ne sont aucunement accessibles à marée basse.

Ce point étant le terminus de la navigation intérieure (*inland*), on y a construit un pont permanent sur la rivière, et, des deux côtés, des chemins de fer aboutissent aux quais et ont des stations à une petite distance du pont. Il n'est pas rare que la même personne ait un bureau ou un magasin de chaque côté de la rivière. A une petite distance en amont du pont, on a établi des barrages qui fournissent des pouvoirs d'eau à plusieurs moulins dans le voisinage; à un endroit appelé Milltown, environ deux milles plus loin, en remontant le courant, il y a plusieurs dignes peu distantes les unes des autres et près de chacune desquelles on voit plusieurs moulins. Ces moulins sont généralement des scieries, et on dit qu'il y en a plus sur le côté du Nouveau-Brunswick que sur le côté américain.

Plusieurs de ces moulins fonctionnent depuis un certain nombre d'années, et comme aucun règlement n'empêche de jeter les rebuts dans la rivière, le chenal, sur une distance considérable en aval du pont, est complètement obstrué.

La hauteur de la marée est d'environ 20 à 25 pieds à cet endroit, mais au jusan il n'y a qu'un chenal étroit, peu profond et contourné qu'aucun vaisseau ne peut franchir; on dit néanmoins qu'il y a 30 ans, les navires tirant 12 pieds d'eau et plus pouvaient remonter jusqu'à St. Etienne et Calais, à marée basse.

En examinant le lit de la rivière, on constate que l'obstruction est due principalement à l'accumulation de sciure de bois et de *rognures*, (*slabs*), qu'on laisse, par négligence, échapper des moulins en amont.

Me trouvant dans cette localité à l'époque des basses mers, je n'ai pu voir qu'une partie des bas-fonds; mais d'après les sondages que j'ai faits il est évident qu'ils se déjettent, des deux côtés de la rivière, dans le chenal étroit et tortueux; les plus considérables se trouvent du côté américain.

Le gouvernement américain ayant reçu des communications sur la nécessité de rendre ce chenal libre, le congrès vota une allocation à cet effet, laquelle fut approuvée le 2 mars, 1867, dans les termes suivants :

“ Pour améliorer la navigation de la rivière Ste. Croix, Maine, en amont du “ Ledge,” “ quinze milles piastres ; pourvu que la Province du Nouveau-Brunswick paie à qui de “ droit une somme égale pour la même objet, ce paiement étant fait à la condition que la “ Province du Nouveau-Brunswick ne sera, sous aucune considération, appelée à payer “ plus de la moitié de la somme dépensée pour cette amélioration.”

Dans un rapport, sur ce sujet, adressé au ministre de la guerre, aux Etat-Unis, M. George Thom, lieutenant-colonel du génie, après avoir donné les détails d’une étude faite par lui, observe que la province du Nouveau-Brunswick “ n’ayant pris aucune mesure pour “ donner effet au dispositif de l’acte du congrès, les travaux sur cette rivière ont été “ nécessairement suspendus jusqu’à ce que les conditions prescrites par la loi soient remplies.”

Il ajoute : “ Il faudra une exploration minutieuse pour déterminer le montant “ nécessaire à l’achèvement complet des travaux. L’étude que j’ai faite démontre “ que pour ouvrir un chenal large de 100 pieds et profond de dix, à marée basse, on “ devra enlever au moins 100,000 verges cubes de débris et de sciure de bois, ce qui,

“ A 80 cts. par verge représente.....	\$80,000
“ Ajoutez 10 pour cent, dépenses imprévues.....	8,000
	<hr/>
“ Total. ....	\$88,000
Déduisant la moitié payable par la province du Nouveau-	
“ Brunswick .....	\$44,000
• “ Montant voté par acte du congrès, approuvé le 2	
“ mars, 1867.....	15,000
	<hr/>
	\$59,000
	<hr/>
“ Somme additionnelle requise.....	\$29,000
	<hr/>

D’après ce que j’ai vu et entendu dire relativement aux obstructions accumulées dans la rivière, je suis porté à croire que pour ouvrir un chenal large de 100 pieds et profond de 10, à marée basse, il faudra enlever une quantité de matériaux plus considérable que celle qu’indique le lieutenant-colonel Thom.

Je crois même qu’il faudra enlever grandement 100,000 verges cubes de déblai pour obtenir un chenal profond de 8 pieds ; mais les résidants et les navigateurs ne demandent pas une profondeur plus grande.

L’excavation serait probablement difficile, mais avec un bon dragueur on pourrait peut-être la faire à un prix moindre que celui de l’évaluation ci-dessus.

Relativement à la question de savoir si le chenal, une fois ouvert, restera libre, le lieutenant-colonel Thom fait, dans son rapport, les observations très-judicieuses que voici :—

“ Tant que les causes d’obstruction existeront, il ne serait pas judicieux de dépenser “ l’allocation pour creuser le chenal ; il faudra, au préalable, que la législature du Maine “ ou le congrès passent des lois prohibant les obstructions, et, selon moi, c’est le congrès “ qui devrait s’occuper au plus tôt de cette question.”

Je ne sais pas si l’on a tenu compte de la recommandation précédente, mais il est évident qu’il est inutile de déblayer le chenal si les propriétaires de moulins peuvent continuer impunément à l’obstruer.

La législature du Nouveau-Brunswick a passé, en 1853, un acte défendant aux propriétaires de moulins et autres personnes de jeter des rognures et autres rebuts dans la rivière Ste. Croix. Mais cet acte ne devait avoir force de loi que du moment où le lieutenant-gouverneur serait avisé que les Etats-Unis avaient adopté une mesure semblable.

Les résidants des deux rives sont hautement intéressés à cette amélioration et demandent instamment qu’on s’en occupe le plus tôt possible, vu que le crédit voté par le congrès sera éteint (*written off*) au mois de juin prochain, si une détermination n’a pas été prise avant cette date.

On m’informe que, durant l’année, 1,200 navires d’un tonnage moyen de 100 tonneaux sont partis des ports de St. Etienne et de Calais, et qu’un tiers ou un quart de ces navires appartenait au Nouveau-Brunswick.

Comme conclusion, je dirai qu'à mon avis on ne doit pas compter obtenir un chenal de plus de 100 pieds de long et de 8 pieds de profondeur pour la somme de \$88,000, indiquée dans l'évaluation ci-dessus.

Toutefois, la durée des basses mers est si courte que cette profondeur et même une profondeur moindre seraient d'un avantage considérable pour le commerce des diverses localités; en outre, dans ces conditions, un vapeur pourrait aborder aux quais en face de la ville, à tous les degrés de la marée.

Si l'on continue à se baser sur les renseignements fournis au congrès des États-Unis, il est évident, d'après les citations précédentes, que quelque somme que vote le parlement canadien, il faudra toujours, en fin de compte, atteindre le chiffre de \$44,000 pour défrayer la moitié des dépenses.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

JOHN PAGE,  
Ingénieur-en-chef, T. P.

### HAVRE DE MABOU.

*Rapport sur un projet de havre, par John Page, Ingénieur-en-chef.*

(No. 6,329.)

OTTAWA, le 8 Avril, 1869.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par votre lettre No. 2,867, j'ai visité, au mois de septembre dernier, la rivière Mabou, sur la côte N. O. du Cap Breton, et j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant de l'étude que j'y ai faite :—

Cette rivière baigne une région étendue dans le comté d'Inverness, et sur un parcours de 3 milles environ dans l'intérieur des terres (à partir d'un mille de son embouchure,) forme une belle nappe d'eau où la profondeur varie de 12 à 48 pieds; mais comme presque toutes les rivières sur la côte O. du golfe St. Laurent, sa navigation est interrompue par une barre de sable à l'entrée. Toutefois, cette barre est immédiatement reliée à la grève au lieu d'en être séparée, comme dans plusieurs autres cas.

Au N. de l'entrée, s'élève une montagne de 400 pieds de haut dont le pied est dans l'eau, et vis-à-vis de là, (1,600 pieds plus loin), la côte a une hauteur de 36 pieds.

Entre ces points, le long du côté S. du bassin, il y a une grève longue d'un grand demi-mille et large de 1,000 pieds, à sec à la marée basse; en dehors des bancs, ces collines de sable occupent un espace de 1,400 pieds transversalement et de 1,000 pieds dans la direction de la rivière.

Le chenal qui conduit au bassin intérieur se trouve entre la grève sus-mentionnée et la côte N., et sur une distance de 2,400 pieds il offre une profondeur de 9 à 11 pieds. En dedans des côtes de sable, il prend subitement une direction S. E. qu'il suit sur un parcours de 1,100 pieds vers la côte S., avec une profondeur de 5 à 9 pieds; puis sur une distance de 1,300 pieds, il prend une direction O., près du pied de la côte S., avec une profondeur de 9 à 16 pieds, et enfin il suit une direction N. O. franchissant la barre, et n'offre plus alors qu'une profondeur de 3 à 5 pieds à marée basse.

Sur les distances indiquées plus haut, le chenal est étroit et excessivement tortueux; des deux côtés il y a des bas-fonds, et, à plusieurs endroits, sa largeur est à peine de 200 pieds.

D'un point situé vis-à-vis un promontoire, au côté S., et où la profondeur est de 12 pieds, pour atteindre une profondeur de 13 pieds, en dehors de la barre, dans la direction O. N. O., il faut faire un trajet de 2,400 pieds. Du point, à l'intérieur, où il y a 9 pieds d'eau, jusqu'à la même profondeur en dehors, il y a un intervalle d'environ 1,900 pieds. Mais dans le chenal actuel qui conduit au bassin principal, on n'atteindra jamais ces

profondeurs, voire même une profondeur de 8 pieds, avant d'avoir fait un draguage considérable, sans compter les excavations qui seront nécessaires sur la barre.

La petite baie où se jette la rivière est, en partie, abritée du côté N. par la Pointe Verte, et les courants du S. O. sont en partie brisés par la côte, mais la baie est exposée à tous les vents du N. O. et de l'O.

Les observations et les sondages faits sur place vérifient l'exactitude de la carte de l'amirauté; néanmoins, à l'époque de ma visite, la sortie sur la barre était plus au N qu'elle n'est indiquée sur le plan.

D'après l'amiral Bayfield, "les hautes marées, à cet endroit, sont de 4 pieds et les basses marées de 2 pieds. Le vent de N. O. produit la crue des eaux, le vent de S. O. a l'effet contraire."

En étudiant la carte sus-mentionnée, on voit que la ligne suivant laquelle on trouve une profondeur de cinq brasses se trouve beaucoup en dedans de la Pointe Verte, et que la ligne de trois brasses, (1,000 pieds plus en dedans), vis-à-vis l'entrée, est très-limitée; en sorte que toute l'embouchure de la rivière ne présente qu'une faible profondeur moyenne.

Il y a lieu de croire que ces bas-fonds sont produits surtout par l'action des vagues sur le sable et les galets pendant les orages, et aussi par les balises de glace pendant l'hiver.

Le chenal peu profond est formé, au jusant, par le courant de la rivière et le reflux qui part du bassin.

Le courant ainsi formé se fraie toujours passage sur la partie la plus faible de la barre en suivant une ligne où il n'est pas directement opposé aux vagues du dehors.

Si ces considérations sont exactes, on peut en conclure qu'il est inutile de chercher à prolonger l'entrée immédiate en dehors de la ligne des sables mouvants, mais que si on l'étendait à une profondeur moyenne la barre de sable serait moins considérable; de plus, en arrêtant le courant du dehors au moyen d'une jetée, il aurait plus de force et pourrait enlever le sable qui se serait accumulé.

Cette combinaison empêcherait, sans doute, la formation de la barre qui obstrue actuellement le chenal, et maintiendrait l'entrée libre.

Je dois dire néanmoins que les études faites jusqu'à présent sur la formation des bas-fonds et des barres, à l'entrée des rivières où la marée se fait sentir, ne sont pas assez complètes pour garantir qu'en ouvrant et protégeant un passage suivant une ligne particulière on obtiendra toujours un chenal libre.

Tout ce qu'on peut faire, dans ce cas et d'autres analogues, est de choisir la ligne la plus favorable aux améliorations.

A l'embouchure de la rivière Mabou, cette ligne se trouverait du côté N., dans la position recommandée par M. H. F. Perley.

En outre, la description qu'on vient de lire de ce havre et l'existence des bas-fonds qui en obstruent l'entrée, ne laissent aucun doute que toute amélioration sérieuse devra nécessiter des travaux fort considérables.

Il en sera ainsi, soit qu'on cherche à utiliser la ligne tortueuse actuelle ou à creuser, comme on l'a proposé, un chenal en ligne droite traversant le banc de sable qui se trouve au côté N.

Dans les deux cas, il faudra creuser avec le dragueur un chenal considérable et le protéger, des deux côtés, par des jetées ayant une hauteur d'environ 13 pieds, à marée basse.

Voici une évaluation de ce que coûteraient probablement ces travaux en les commençant à un point situé vis-à-vis le promontoire du côté S. :—

Draguage d'un chenal de 12 pieds, à marée basse, à travers la barre et le bas-fond en ligne droite vers la sortie, largeur de 215 pieds, y compris l'emplacement des jetées, 110,000 verges cubes. Bien que le déblai soit de sable, l'extraction coûtera probablement de 25 à 30 cts. par verge cube, soit 27 cts.....	\$29,700 00
Jetée depuis un point en face du promontoire, côté S. du bassin, jusqu'à un endroit où la profondeur est de 13 pieds, les deux côtés y compris; 4,800 pieds de long, de 18 à 20 pieds de large; coûterait \$11 par pied de long.....	52,800 00
Draguage pour obtenir une profondeur de 9 pieds à l'intérieur, 10,000 verges cubes à 18 cts.....	1,800 00
	<hr/>
	\$84,300 00
Dépenses imprévues.....	7,700 00
	<hr/>
	\$92,000 00

On observera que l'évaluation ci-dessus ne comprend aucun item pour l'amélioration du chenal tortueux actuel, ou pour le creuser jusqu'à une profondeur de 12 pieds à marée basse, ce qui coûterait environ \$8,000.

Je lis dans un rapport (ci-joint), en date du 20 mars 1865, adressé au Secrétaire Provincial de la Nouvelle-Ecosse par M. H. F. Perley, ingénieur civil: "Pour ouvrir ce havre et le rendre accessible en toute saison, (sauf les mois d'hiver), je propose de creuser un chenal large de 175 pieds coupant la langue de terre aux points indiqués sur les plans A et B, c'est-à-dire continuer un chenal en droite ligne du côté N. du bassin, et draguer le fond jusqu'à 12 pieds audessous de l'étiage. Pour empêcher le chenal de se combler des sables mouvants qui l'entourent, je proposerais d'établir des jetées en bois, bien charpentées et boulonnées, assujetties par des piliers, du ballast, des fagots, etc., et de diriger ainsi toute l'eau vers le nouveau chenal."

Après avoir fait observer qu'au jusant il y aurait un très fort courant vers le large, M. Perley conclut ainsi:—"Si ce courant rapide (surtout au printemps et en automne) est ainsi limité et si on le force à traverser, en gardant une profondeur uniforme, l'accumulation de sable jusqu'à la haute mer, il est permis de supposer qu'un chenal ainsi construit sera toujours libre."

Bien que je n'approuve pas tous les arguments de M. Perley, nul doute que son plan est le meilleur sinon le seul pour réaliser les améliorations projetées dans ce havre.

Toutefois, il semble avoir commis une grave erreur dans l'évaluation qu'il soumet. Le draguage nécessaire pour former un chenal profond de 12 pieds et de la largeur indiquée, représenterait 185,000 verges cubes, et non pas 75,557; il faudrait, de plus, enlever 30,000 verges cubes de déblai pour établir un chenal profond de 12 pieds jusqu'au bassin intérieur.

Le draguage à l'intérieur se ferait peut-être à un prix moindre que celui qu'indique M. Perley; mais pour l'extérieur, son évaluation est trop faible.

De plus, pour les quais, il indique à peine les  $\frac{2}{3}$  du coût des travaux faits dans les conditions les plus favorables; enfin, il n'indique aucun moyen de protéger le chenal traversant la langue de terre.

Voici l'évaluation du coût probable des travaux indiqués par M. Perley.

Pour une profondeur de 12 pieds:—

30,000 verges d'excavation dans la côte de sable. @	15cts...	\$4,500 00
185,000 " " draguage, prix moyen. @	25 ...	46,250 00
2,800 pieds lin. de quai..... @	\$11 00 ...	30,800 00
1,800 pieds, protection des levées..... @	6 00 ...	10,800 00
700 pieds de barrage pour fermer l'ancien chenal. @	3 00 ...	2,100 00
		\$94,450 00
Dépenses imprévues.....		7,550 00
		\$102,000 00

L'évaluation de M. Perley, pour une profondeur de 9 pieds, doit être réduite en proportion.

Avec les améliorations ci-dessus mentionnées, on aurait un excellent havre de refuge sur une côte où il y en a si peu d'autres.

L'exportation des produits agricoles de la région environnante serait facilitée et un nouvel élan serait donné à l'exploitation des ressources minérales de la localité où l'on trouve charbon, marbre, plâtre, pierre de taille, etc.

On dit aussi que l'ouverture de cette rivière à la navigation raccourcirait le trajet entre Pictou et Sydney, vu qu'un chemin carrossable, long de 16 milles, relie la tête du bassin à Wagamatcook, sur le lac du Bras d'Or.

De plus un havre d'un accès facile offrirait de grands avantages aux bateaux qui font la pêche sur la côte.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé)

JOHN PAGE,

*Ingénieur-en-chef, T. P.*

## RAPPORT SUR LE HAVRE DE MABOU, PAR H. F. PERLEY, I. C.

HALIFAX, N. E. le, 20 Mars, 1865.

*A l'hon. Secrétaire Provincial :*

MONSIEUR,—Conformément aux instructions me chargeant de faire une étude du havre de Mabou, en vue de constater ce qu'il en coûterait pour ouvrir ce havre et le maintenir accessible, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant :—

Le havre de Mabou, situé sur la côte O. du Cap Breton, est presque inaccessible à cause d'une "barre" qui couvre toute son entrée. Cette barre est entièrement formée de sable, elle change tous les ans, et modifie la direction du petit chenal qui la traverse, en sorte que les navires ne peuvent y entrer qu'avec difficulté en temps calme et doivent rester en dehors par les gros vents d'O.

Un coup-d'œil sur le plan B fait voir qu'une "langue de terre" couverte sur une partie de sa longueur par une dune de sable, s'étend dans une direction S., depuis le promontoire qui forme la côte N. du havre, et que le chenal actuel part de l'E. et suit une direction S. jusqu'à l'extrémité de la langue de terre, puis tourne à angle droit pour suivre la direction O. jusqu'à la mer. Ce chenal, depuis un point en amont du quai de McKeen jusqu'à la mer, varie en largeur de 200 à 300 pieds; quant aux profondeurs, elles sont indiquées sur le plan.

Pour ouvrir ce havre et le rendre accessible en toute saison, (sauf les mois d'hiver,) je propose d'ouvrir un chenal large de 175 pieds, coupant la langue de terre aux points indiqués sur les plans A et B, c'est-à-dire continuer un chenal en droite ligne du côté nord du bassin, et draguer le fond jusqu'à 12 pieds au-dessous de l'étiage. Pour empêcher le chenal de se combler des sables mouvants qui l'entourent, je proposerais d'établir des deux côtés du nouveau chenal, jusqu'à une profondeur de 13 pieds à marée basse, des jetées en bois, bien charpentées et boulonnées, assujetties par des piliers, du ballast, des fagots, etc., et de diriger ainsi toute l'eau vers le nouveau chenal.

On peut objecter à ce plan qu'il ne répond pas au but qu'on se propose, que le sable du dehors, mis en mouvement toutes les fois que la mer sera un peu forte, obstruera bientôt le chenal entre les jetées, et rendra de cette manière inutiles les travaux exécutés. Je ne saurais partager cette opinion et cela pour les raisons suivantes : Un examen du plan B fait voir qu'un chenal bien défini existe depuis le point "Q" jusqu'au point "R," et qu'à partir de ce point en allant vers le large, le chenal se comble et disparaît finalement. Il est aisé d'expliquer ce phénomène : les eaux du golfe s'amassant dans la baie, entre la *Pointe Verte* et *Hogsback* durant les grandes mers, se précipitent dans le chenal avec une vitesse de quatre nœuds (près de cinq milles) à l'heure ; cette rapidité diminue graduellement jusqu'à deux et un et demi nœuds par heure, à mesure qu'on atteint une surface et une profondeur plus considérables. Au jusant, le contraire a lieu : le courant devient de plus en plus fort à mesure qu'il approche de la sortie, mais dans ce cas sa rapidité est augmentée par la force de l'eau douce qui sort constamment de la rivière et des bras S. O. et N. E. ; cela augmente de beaucoup la rapidité du courant, et le chenal conduisant à la mer se maintient à toute sa profondeur. Du moment où le courant atteint le large, sa rapidité diminue et il se perd dans le courant principal qui bat toujours la côte N. La force du courant diminue avec sa rapidité, et le poids spécifique du sable le maintient alors en place.

Si ce courant rapide (surtout au printemps et en automne) est ainsi limité et si on le force à traverser, en gardant une profondeur uniforme, l'accumulation de sable jusqu'à la haute mer, il est permis de supposer qu'un chenal ainsi construit *sera toujours libre*. Quatre nœuds équivalent à 24,320 pieds ou 4.6 milles, ou une vitesse par seconde de 6.75 pieds.

D'après des recherches faites sur la vitesse des courants, une vitesse de 3 pieds par seconde *équilibre le gravier et les pierres*, ou, en d'autres termes, cette vitesse est égale à la pesanteur spécifique de ces matières. A Mabou, la vitesse du courant est assez forte pour emporter les petits cailloux. Donc en supposant que durant l'été, alors que la vitesse du courant est à son minimum, des dépôts se forment dans le chenal, ces dépôts seront enlevés par le courant plus fort que produisent les pluies du printemps et de l'automne. On peut comparer ce chenal à un égout, dans une ville, qui est parfois *balayé* par un fort courant comme celui qui provient d'une grande pluie ou des jets des pompes durant un incendie.

Les jetées devront être construites solidement, en bonne charpente boulonnée puis balastées ; de plus, elles devront être assujetties par des piliers fortement plantés et fixés à la charpente. De cette manière, elle pourront résister aux vagues dans les tempêtes qui, sur cette côte, soufflent furieusement de l'O. Les tempêtes dans cette direction sont les seules contre lesquelles on devra se mettre en garde, parce que celles qui soufflent du S. O. perdent de leur force en passant sur les bas-fonds au S. O. de Mabou.

Je ne crois pas qu'on ait rien à craindre de la glace venant du N. ni des accumulations de glace qui se forment dans les anses et baies sur la côte O. du Cap Breton. On m'informe que la glace des côtes est assez forte entre la *Pointe Verte* et la côte au S. O. de l'entrée du port pour empêcher les fortes balises de passer. Le chenal actuel ne gèle jamais entre un point situé en amont du quai McKean et le point R (plan B), et il en sera de même pour le nouveau chenal.

Nul doute que l'ouverture de ce havre serait avantageuse au Cap Breton. Ce serait alors le havre le plus important après Sidney (sous le rapport de l'étendue, etc.,) et en quelques années il rivaliserait avec Sidney pour le commerce. Des filons de charbon viennent d'être ouverts à *Coal Mine Point* et à *Broad Cove*, et le charbon est chargé à ces endroits au moyen de bacs ou bateaux. Ce mode lent, dangereux et coûteux de chargement paralyse l'exploitation qui prendrait bientôt un grand développement si au lieu d'un seul petit navire qui fréquente le havre de Marbou on y voyait plusieurs vaisseaux de fort tonnage. Le havre de Mabou offre le chemin le plus court entre Halifax et Sydney, par le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Pictou : le trajet en voiture n'est que de 10 milles sur un chemin uni, entre la tête du havre de Wagamatcook et le Lac du Bras d'Or.

Les excavations se feront toutes dans le sable, le draguage dans la vase et le sable. En évaluant le prix du draguage, j'ai calculé la valeur réelle, (y compris les bénéfices de l'entrepreneur), sans tenir aucun compte de ce qu'on a payé pour le draguage dans d'autres parties de la province, depuis quelques années. Je sais qu'il y a une grande différence entre les deux prix, mais je crois que le draguage peut être fait pour les prix fixés dans mon évaluation. Au Nouveau-Brunswick, la province possède un dragueur qu'on emploie chaque année dans le havre et la rivière St. Jean et les bras de cette rivière. Suivant les localités, les matériaux qu'on retire sont de l'argile ou du sable. On loue des remorqueurs à vapeur pour mouvoir les bacs, et ces déplacements coûtent du temps et de l'argent. J'ai fait, d'après les rapports du commissaire des Travaux Publics pour le N.-B., le tableau suivant qui indique le prix du draguage durant les années mentionnées :—

Année.	Déblai.	Coût en cents par verge cube.	Observations.
1856	Sable, argile jaune .....	7	Réparations considérables au dragueur durant l'année.
1857	Sable, argile rouge, et dure	14 $\frac{2}{10}$	
1858	Sable .....	9	Rép. consid. au dragueur, machines, etc. Do do { Prix payé à la Pro. pour l'usage du drag. par l'entrep. du canal de Grimrose.
1859	Sable, vase, argile.....	8 $\frac{5}{10}$	
1860	Sable, vase.....	13	
1861	Sable, vase.....	12 $\frac{7}{10}$	
1862	Marne, argile.....	11 $\frac{9}{10}$	
	Moyenne pour huit ans.	10 $\frac{9}{10}$	

J'ai l'honneur de soumettre deux évaluations, l'une pour un chenal ayant une profondeur de 12 pieds, l'autre pour un chenal de 9 pieds, à marée basse.

EVALUATION APPROXIMATIVE—PROFONDEUR DE 12 PIEDS.

29,170 verges cubes d'excavations.....	@ \$0 15 ..	\$ 4,375 00
75,557 " draguage.....	@ 0 20 ..	15,111 40
2,800 pieds lin. de quai .....	@ 7 00 ..	19,600 00
700 " pour fermer l'ancien chenal...	@ 1 00 ..	1,050 00
		\$40,136 40
Contrôle, 10 pour cent .....		4,013 64
Total.....		\$44,150 04

## EVALUATION APPROXIMATIVE—PROFONDEUR DE 9 PIEDS.

26,980	verges cubes d'excavations.....	@	\$0 15 ...	\$4,047 00
48,830	“ draguage .....	@	0 20 ...	9,766 00
2,600	pieds lin. de quai .....	@	7 00 ...	18,200 00
700	“ pour fermer l'ancien chenal ...	@	1 50 ...	1,050 00
				\$33,063 00
	Contrôle, 10 pour cent .....			3,306 30
	Total.....			\$36,369 30

Si l'on se détermine à faire ces travaux, je pourrai fournir des plans détaillés, devis, etc.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) H. F. PERLEY,

*Ingénieur Civil.*

A l'Hon. Secrétaire Provincial.

### HAVRE ET RIVIÈRE DE RICHIBOUCTOU.

*Rapport sur un projet de havre et sur l'état du chenal de la rivière, par John Page, Ingénieur-en-chef.*

(No. 6,352.)

OTTAWA, le 12 Avril, 1869.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant d'une étude sommaire que j'ai faite, au mois de septembre dernier, à l'entrée de la rivière Richibouctou.

Cette rivière est une des plus considérables sur la côte occidentale du Nouveau-Brunswick, et on dit qu'elle est navigable sur un parcours de 13 milles à l'intérieur pour les gros navires, et de près de 20 milles pour les petites embarcations qui ont franchi la "barre" qui se trouve à son embouchure.

Sur le cours principal et sur ses affluents, il y a un grand nombre de scieries à vapeur et d'autres mues par des pouvoirs d'eau, plusieurs chantiers pour la construction des navires, ce qui, avec l'exploitation du bois qui se fait à l'intérieur, donne de l'emploi à un grand nombre de personnes.

Depuis plusieurs années, on a fait des chargements considérables de bois à ce port et l'on affirme que le bois n'y manquera pas durant de longues années encore. Mais les fabricants ont eu à lutter dernièrement contre des prix si élevés de fret et d'assurance que leur industrie est sérieusement menacée. Cela est dû à ce que les navires doivent prendre au large la plus forte partie de leur cargaison, ne pouvant entrer dans le port à cause de la barre qui en ferme l'entrée.

On dit qu'il est indispensable de transporter dans des allèges, pardessus la barre, une moitié des chargements, et qu'il faut plusieurs semaines pour les compléter, tandis qu'à l'intérieur du havre cela ne demanderait que quelques jours.

Ces délais empêchent les armateurs de fréter leurs navires pour le commerce, et les fréquents désastres maritimes qui ont lieu dans le voisinage font que les assureurs refusent d'assurer les risques aux taux ordinaires.

Quelques jours avant mon arrivée, un gros navire et un brig touchèrent sur les bas-fonds et furent tellement endommagés que navires et cargaisons durent être vendus à vil prix pour le compte des assureurs.

Les accidents de cette nature et les délais inévitables nuisent tellement à l'exporta-

tion du bois que les intéressés déclarent qu'elle sera bientôt abandonnée si le havre n'est pas rendu accessible.

L'embouchure de la rivière se trouve près de l'extrémité N. O. du détroit de Northumberland, et est exposée aux tempêtes du N. O. qui soufflent parfois dans le golfe avec une telle violence qu'un navire à l'ancre dans ces parages court de sérieux dangers, sauf pendant les mois d'été. Mais une fois la "barre" franchie, la profondeur d'eau et l'espace ne manquent pas aux navires.

L'entrée immédiate du havre a environ 1,800 pieds de large, et s'étend au dehors, dans la direction E., sur un parcours d'un grand mille et demi, entre deux "barres," ou bas fonds, respectivement appelées *Grève du Nord* et *Grève du Sud*.

Vis-à-vis l'extrémité intérieure de la Grève du Nord, le chenal se trouve au côté N. de l'entrée; il tourne ensuite vers le S. E. jusqu'à environ mi-chemin entre les grèves, et de là il suit une direction E. jusqu'au point indiqué plus haut, avec une profondeur variant de 17 à 30 pieds. Il se contourne ensuite, gardant à-peu-près la direction E. en traversant la "barre" sur laquelle il y avait, lors de ma visite, une hauteur d'eau de 13 pieds environ.

D'après ce que j'ai pu apprendre de quelques messieurs de Richibouctou, en parlant de la hauteur d'eau sur la barre, on entend d'ordinaire la hauteur à l'époque des grandes mers. A moins d'indication spéciale, c'est ce que j'entends aussi dans ces observations.

Voici ce que dit l'amiral Bayfield des marées à cet endroit :—

"A la balise N., entrée de la rivière Richibouctou, les grandes marées ordinaires atteignent 4 pieds et les marées basses 2½ pieds. Le jour de la pleine lune, au mois de juillet, 1839, il n'y eut qu'une marée haute à 3 h. 20 m. A. M., et une marée basse à 4 P. M. Mais à l'époque des grandes mers, la marée monte deux fois en 24 heures, pendant quelques jours. Il semble y avoir deux marées alternatives, phénomène dont l'explication demanderait une étude longue et assidue. Dans la rivière la vitesse de la marée est de 1½ à 2 nœuds."

Il ajoute : "La "barre" s'étend de la grève nord, sur un parcours de 2 milles, dans la direction E. S. E., parallèlement à la grève du sud..... Le service d'un pilote est toujours nécessaire, vu que la barre est sujette à changer quelquefois de position, à la suite de fortes tempêtes..... Aucune partie de cette barre ne s'étend à un mille au large."

Après avoir indiqué la position des balises, il ajoute : "La ligne de ces balises passe toujours sur la barre, car on les déplace tous les printemps à cause des changements que les tempêtes du N. E. opèrent dans le chenal."

"La hauteur d'eau sur la barre est de 13½ pieds à marée basse et de 17½ pieds aux marées hautes ordinaires, et il n'y a pas toujours une plus grande profondeur sur le premier mille à partir de la baie noire, le chenal ayant une largeur de 100 à 130 yards, etc."

Toutefois, il semblerait que plusieurs changements ont eu lieu depuis 1839, même dans la position du chenal qui, si je ne me trompe pas, est actuellement plus au S., et moins profond de 4½ pieds, savoir : 13 pieds au lieu de 17½.

La carte de l'amirauté n'indique que deux chenaux, mais il y en a maintenant trois connus sous les noms respectifs de "Chenal du Sud,"—(chenal navigable), "Chenal du Nord" et "Chenal aux Bateaux." Ce dernier est à 1,600 pieds de la balise N. qui se trouve sur une côte de sable à l'extrémité S. O. de la grève du nord; il semble n'être connu que depuis une époque assez récente, car M. John Grant n'en parle pas dans le rapport d'exploration qu'il fit du havre, en 1854, pour le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

A cette dernière date, il y avait, paraît-il, 9½ pieds d'eau, à marée basse sur la barre, et 13½ pieds aux marées hautes ordinaires.

Dans une exploration faite sur la glace, en 1855, M. Grant constata seulement de 7 à 10 pieds d'eau sur la barre et à peine 5 pieds à un point situé en dehors de la barre;—ces deux profondeurs calculées à marée basse.

On lit dans un rapport adressé le 30 octobre 1854 au Secrétaire Provincial du Nouveau-Brunswick par M. T. C. Keefer, ingénieur civil :—"De vieux pilotes me disent que de 1807 à 1810, et antérieurement à ces dates, les navires tirant 13 pieds d'eau pouvaient sortir de Richibouctou dans les grandes marées ordinaires. De 1815 à 1826, on augmenta la profondeur du chenal, en sorte que durant ces quinze années les navires

“ tirant 17½ pieds pouvaient le franchir aux marées hautes ordinaires.....Les pilotes “ m’informent aussi qu’à la suite d’une forte tempête qui se prolonge très-longtemps, la “ position du chenal se trouva changée et la hauteur d’eau sur la barre augmentée. En “ temps ordinaire, la hauteur d’eau sur la barre au printemps se maintient pendant toute “ l’année.”

Dernièrement l’hon. D. Wark, du Nouveau-Brunswick, adressait à l’hon. M. Tilley une description intéressante des changements qui ont lieu dans le chenal de la “ barre ” de Richibouctou. Voici un aperçu de ces changements : l’eau qui pénètre dans le havre et qui en sort suffit pour tenir libre un chenal profond, jusqu’au point où elle rencontre l’eau du golfe, près de la côte, et où le contre-courant modifie son action et forme un banc de sable. Mais le courant du havre suffit toujours pour y maintenir deux ou trois chenaux libres.

Le chenal tend, chaque année, à se déplacer vers le S., et lorsqu’il atteint un certain point, il s’en forme un nouveau entre le précédent et la grève du Nord. A mesure que le nouveau chenal s’élargit, l’ancien se comble et doit bientôt être abandonné.

Le nouveau chenal après être resté le même pendant quelques années, (probablement jusqu’à ce que l’ancien soit entièrement comblé), recommence à se creuser et continue ainsi jusqu’à ce qu’il s’en ouvre un autre au N., et ainsi de suite, agrandissement et diminution graduels des chenaux.

D’après les renseignements qu’il s’est procurés, M. Wark croit que ces changements prennent une période de 25 ans, et le renouvellement tant qu’on n’y aura pas porté remède. (Voir la copie ci-jointe de son mémoire.)

Il y a une autre théorie de ces modifications des chenaux.

Durant l’automne, les tempêtes du N. E. sont tellement fortes et prolongées que les vagues agissent sur les bas fonds en dehors de la barre et accumulent le sable le long de cette dernière. Subséquemment, la glace s’accumule sur les bas fonds, les plus grosses masses dans les endroits les plus profonds, et le chenal de la “ barre ” se trouve complètement obstrué.

La marée trouve une issue dans les endroits où la glace est la plus faible ou dans ceux où elle est brisée par la “ barre,” et c’est aux mêmes endroits qu’il se forme bientôt un chenal où le courant passe dans l’une et l’autre direction.

Cela peut avoir lieu loin du chenal le plus profond où les plus grosses masses de glace peuvent être retenues sur les bas-fonds voisins de la “ barre.”

Je donnerai maintenant un court aperçu des divers moyens qu’on a suggérés pour améliorer l’entrée de ce havre.

1. Ouvrir un chenal à travers la barre au moyen du drainage.

A l’appui de cette proposition, l’on dit que les changements qui ont lieu dans la position et la profondeur des chenaux ne sont ni assez fréquents ni assez considérables pour faire abandonner ce moyen, et que, selon toutes probabilités, un bon chenal, une fois ouvert, ne se comblerait pas rapidement.

2. Construire un brise-lame depuis la grève du sud jusqu’au basfond du nord, dans une position telle qu’il fermerait les chenaux du nord et du sud et forcerait le courant à passer par le “ chenal des bateaux.”

A l’appui de cette proposition, l’on dit que le courant formerait bientôt un chenal suffisant pour la navigation et qu’on pourrait hâter ce résultat au moyen du draguage.

3. Construire un brise-lame depuis la grève du sud jusqu’à un point entre les chenaux du nord et du sud. On prétend qu’en dehors de ce brise-lame le sable s’accumulerait bien vite et le protégerait contre les vagues et la glace ; de plus, l’eau n’ayant plus ainsi qu’un chenal se maintiendrait toujours à une profondeur suffisante.

Si l’on adoptait ce plan, il faudrait en outre établir deux rangées de piliers réunis par des fagots, depuis l’extrémité S. de la grève du nord, en longeant les parties les plus élevées des bas-fonds jusqu’au bord du chenal.

4. Fermer le chenal du nord et forcer le courant à passer par celui du sud, puis draguer un bas-fond qui se trouve au côté S. du chenal en dehors du coude qu’on fait pour traverser la “ barre.”

5. Fermer le chenal connu sous le nom de “ Petit Ravin,” à travers la grève du sud, environ 2 milles à l’E., et draguer un bas-fond qui se trouve au côté S. du chenal, en dedans du coude qu’on fait pour traverser la “ barre.”

Les extraits et observations qui précèdent, relativement au déplacement du chenal, font voir à l'évidence que le draguage seul ne réaliserait qu'une amélioration temporaire.

Chacune des propositions précédentes inclut, outre le draguage, des constructions qui assureraient plus ou moins la permanence des améliorations réalisées.

Le coût probable de l'exécution de ces divers plans varierait de 40,000 à 60,000 piastres respectivement.

La question est venue officiellement à ma connaissance par un mémoire, en date du 29 mai 1868, adressé au gouvernement par certains magistrats, marchands, armateurs, pilotes et autres (56 personnes en tout,) ayant des intérêts dans le commerce du havre de Richibouctou.

Dans ce mémoire, après avoir signalé les difficultés et les délais qu'éprouvent les navires pour charger à cette place, et les pertes qui en résultent pour le commerce, les signataires demandent une subvention de deux mille piastres afin d'acheter un vapeur pour remorquer les navires au départ et à l'arrivée.

Ils croient que cette somme suffirait pour éviter les retards et difficultés autrement inévitables.

Comme je l'ai dit plus haut, j'ai visité la localité en vue d'obtenir les renseignements qui pourraient me mettre à même de donner mon avis au département sur cette demande, et je crois que ce mémoire est exact dans son ensemble, et qu'à certaines saisons le service d'un remorqueur serait très-avantageux dans ce port.

En fin de compte, c'est peut-être le meilleur moyen d'obvier aux difficultés dont on se plaint. On pourrait donc utiliser le remorqueur pendant une année ou deux, et en même temps étudier plus en détail les particularités de l'entrée du havre.

Cette étude indiquerait si l'on doit adopter l'une des recommandations ci-dessus, et conduirait peut-être à quelqu'autre combinaison plus avantageuse.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

JOHN PAGE,

*Ingénieur-en-chef, T. P.*

## REMARQUES SUR LE HAVRE DE RICHIBOUCTOU ET LA "BARRE" QUI SE TROUVE A L'ENTREE.

Je suppose que M. Page a visité les grèves du nord et du sud, et connaît leur position relativement à la "barre." L'esquisse ci-jointe faite d'après la carte du havre par le Capit. Bayfield, fait voir que presque toute l'eau qui pénètre dans le havre et la rivière et qui en sort,—produisant une élévation de trois à quatre pieds, sur un parcours d'environ vingt milles à partir de l'entrée,—passe entre ces deux grèves. Le courant est donc assez fort pour maintenir le chenal libre jusqu'à sa rencontre avec l'eau du golfe, près de la côte, où les contre-courants modifient son action. Ces courants semblent tendre à former un banc de sable depuis le point A de la grève du nord dans la direction de la ligne pointée jusqu'au point B, sur le bord de la grève du sud; mais le courant qui pénètre dans le havre et en sort est toujours suffisant pour y maintenir un ou deux chenaux ouverts, et l'expérience a démontré que l'ouverture d'un second chenal a été préjudiciable ou premier.

Des renseignements que j'ai obtenus des premiers colons dans cette localité m'apprennent qu'il y a environ cinquante ans l'eau n'avait que treize pieds sur la barre. Lorsque le Capt. Bayfield fit son exploration, en 1839, la profondeur était de dix-huit pieds, mais le chenal semble avoir une tendance à se déplacer vers le sud chaque année, et lorsqu'il arrive à un certain point, il s'en forme un second entre le premier et la grève de nord. On verra, par l'esquisse, qu'un second chenal commençait à se former lorsque l'exploration fut faite. Ce nouveau chenal tendait toujours vers le sud, et s'élargit et se creusa de 6 pouces à un pied tous les ans jusqu'au moment où il atteignit la profondeur de treize pieds à laquelle il se maintint pendant plusieurs années.

Durant toute cette transformation, le chenal Bayfield se comblait graduellement, jusqu'à ce qu'il devint impraticable au point mentionné plus haut et fut alors abandonné. Le nouveau chenal, après être resté stationnaire pendant quelques années, (selon toutes probabilités, jusqu'au moment où l'ancien se combla,) continua à se creuser et atteignit la profondeur d'environ dix-sept, pieds; alors il se trouvait presque autant au sud que celui du Capt. Bayfield. En même temps, un nouveau chenal se formait, et a maintenant dix pieds de profondeur; à mesure qu'il se creuse l'ancien se ferme graduellement. Ces faits m'ont amené à conclure que le havre a subi ces transformations dans une période de vingt-cinq ans, et qu'elles se renouvelleront tant qu'on n'y aura pas apporté remède. Je crois que la meilleure chose à faire serait d'établir une construction quelconque pour arrêter le chenal dans sa déviation Sud à un point au-dessus de l'endroit où le nouveau chenal commence à se former. On pourrait, par exemple, construire un brise-lame solide dans la position de la ligne 2—5 sur l'esquisse. Le sable ayant toujours une tendance à s'accumuler autour d'une construction de ce genre, il est probable que le brise-lame serait bientôt entouré d'un banc de sable qui le protégerait contre les tempêtes et la glace, tandis que l'eau n'ayant plus qu'un chenal se maintiendrait toujours à une hauteur suffisante.

Je crois qu'une autre amélioration importante consisterait à établir deux rangées de piliers le long de la partie la plus élevée du banc de sable, qui s'étend du point au Nord de la grève du "chenal aux bateaux" où l'on a inscrit les mots "presqu'à sec à marée basse," jusqu'aux points 6 et 7; les têtes des piliers devraient se trouver environ un pied audessous du niveau de la marée haute, et entre les piliers on devrait placer des fagots qui seraient bientôt recouverts de sable. Une partie considérable de la marée passe maintenant sur le bas-fond, mais les piliers et fagots l'arrêteraient et réduiraient son passage à la même largeur qu'entre les grèves nord et sud,—et ce serait là un excellent résultat.

(Signé,)

D. WARR.

## APPENDICE No. 16.

### GLISSOIRES ET ESTACADES,—DISTRICT DU SAGUENAY.

*Description des travaux et réparations exécutés durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868, par D. Boulanger, surintendant.*

(No. 4,001.)

GLISSOIRE DE LA PETITE DÉCHARGE,  
Saguenay, 30 Juin, 1868.

F. Braün écr., Secrétaire des T. P., Ottawa :

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter pour l'information du ministre des travaux publics, le rapport annuel constatant l'état des ouvrages sur la rivière Saguenay et les travaux qui ont été exécutés durant l'année expirant le 30 juin 1868.

Les travaux exécutés sont :—

1° La reconstruction complète du barrage No. 1 à l'embouchure de l'un des chenaux du lac St. Pierre. Ce barrage a une longueur de 145 pieds et une hauteur moyenne de 14 pieds.

2° A la deuxième station, à la tête de la glissoire,—la construction de deux piliers, avec poteaux d'amarrage, ayant 12×12×12 pieds, et la construction d'une estacade de 260 pieds de long, au-dessus de la jetée conductrice, à la tête de la glissoire, pour prévenir des accidents semblables à ceux du printemps dernier. Enfin quelques légères réparations à la glissoire, à l'estacade et à la jetée conductrice.

Ces réparations ont été faites, en vertu d'un ordre de votre département, en date du 31 janvier (No. 1,741), m'autorisant à dépenser une somme de \$1,762. Elles ont coûté \$1774.65 somme que votre département a payée en entier.

Quant aux réparations exécutées en juin et juillet de l'année dernière, je ne puis en déterminer le coût précis, car une partie du montant a été payée à M. Wm. Price par M. Merrill, surintendant des travaux à Ottawa. Du reste tous les ouvrages sont en bon ordre, sauf la glissoire qui exigera quelques légères réparations, le printemps prochain.

J'aurai l'honneur, dans mon prochain rapport, de vous donner quelques détails sur les barrages inclinés Nos. 2, 3, 4 du lac St. Jean.

M. Merrill m'a dit, lors de sa visite, le printemps dernier, qu'ils n'exigeraient pas de réparations d'ici à quelques années.

J'ai l'honneur de vous transmettre le nombre des *billots* qui ont passé dans la glissoire.

Juillet 1867—Pin blanc—12 pieds.....	40,887
“ “ Epinette “ .....	4,000
“ “ Pin rouge “ .....	727
	45,614
30 Juin 1868—Pin blanc “ .....	24,200
	69,814

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre très humble serviteur,

(Signé,)

D. BOULANGER,  
Sur. Ouvr., Saguenay

## APPENDICE No. 17.

### GLISSOIRES ET ESTACADES,—DISTRICT DU SAGUENAY.

*Description des travaux et réparations exécutés durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868, par D. Boulanger, surintendant.*

(No. 4,379)

BUREAU DU SURINTENDANT, TRAVAUX DU ST. MAURICE,  
Trois-Rivières, 14 août 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur la condition des travaux du St. Maurice dont j'ai le contrôle, lequel rapport est pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1868.

Il n'a pas été fait de nouvelles constructions durant l'année, et les crédits affectés aux réparations se décomposent comme suit :—

12 octobre 1867 .....	\$4,985 95
18 janvier 1868.....	2,264 65
	\$7,250 60

*Description de ces réparations.—Station No. 1.*

*A l'embouchure de la rivière,—pour le semestre expiré le 1er décembre 1867.*

1. Chenal approfondi à la tête de l'estacade du côté Est.
2. Trente-deux verges de remplissage en pierre dans trois jetées.
3. Echaussement et renouvellement de trois autres jetées.
4. Construction d'une petite jetée pour y attacher les estacades en hiver.
5. Trois petits piliers d'ancrage servant dans les basses eaux.
6. Six nouveaux poteaux aux jetées.
7. Vingt liens de pièces d'estacade.
8. Sept bouées.
9. Quatre nouvelles pièces d'estacade, 136 pieds de long, 6 pieds de large et 15 pouces d'épaisseur.

*Pour l'année expirée le 31 mai 1868.*

10. Cinq cents pieds de nouvelle estacade, 4 pieds de large et 14 pouces d'épaisseur ; renforcé et réparé, 500 pieds de plus qui avaient été brisé par les glaces.

*Station No. 2—Chute des Grès.*

1. Réparation du pilier latéral près des moulins de Baptiste.

*Station No. 3.*

*Pour l'année expirée le 1er décembre 1867.*

1. Renouvellement de 600 pieds linéaires d'estacade, 3½ pieds de large et 14 pouces d'épaisseur.
2. Réparation de la grande digue à la tête des chutes.
3. Réparation du pilier de St. Pierre.
4. Réparation du pilier d'amarrage dans la baie.
5. Diverses réparations à l'estacade.
6. Une embarcation.

*Pour le semestre expiré le 31 mai 1868.*

7. Diverses réparations à la fonçure de la glissoire.
8. " " au magasin à la tête des chutes pour pouvoir y loger les hommes.
9. Un chaland, 24 pieds de long et 5 de large.

*(Station No. 4—Grand-Mère.)*

1o. 1 chaîne, câble et ancre.

*(Station No. 6—Chute de la Tuque.)*

- 1o. Réparations à la grande jetée de la chute.
- 2o. Réparations à la grande jetée en amont de la chute.
- 3o. Réparations aux barrages à l'embouchure du ruisseau de Blondin.

*(Station No. 8—Chute des Iroquois.)*

- 1o. Réparations diverses à la glissoire.
- 2o. Réparation au barrage latéral, rapide du grand Vermillon.
- 3o. Réparation au barrage latéral, rapide du petit Vermillon.

Ces réparations ont coûté \$6,411.81, somme qui est entièrement payée sauf \$60 ;—balance restant de l'allocation, \$898.79.

Dans mon évaluation de l'an dernier, j'avais inscrit deux piliers d'amarrage à Lатуque, et d'autres petites réparations à divers endroits ; ces réparations n'ont pas été exécutées à cause du mauvais temps et de la glace, mais on les achève en ce moment. La balance de l'allocation suffira amplement pour en payer les frais.

*Personnel et main-d'œuvre.*

Le personnel et la main-d'œuvre ont coûté durant l'année fiscale, \$9,323.04, c'est-à-dire à peu près la même somme que l'an dernier. Si la descente du bois n'eût pas été retardée jusqu'à une époque avancée de l'automne, par suite du manque d'eau, ce qui a empêché d'enlever les estacades à l'époque ordinaire, les dépenses auraient été réduites de beaucoup, comme je l'ai expliqué dans mon rapport du 3 décembre dernier.

*Observations Générales.*

Les diverses constructions ont bien fonctionné l'année dernière et il n'y a pas eu d'accidents, sauf les dommages causés aux estacades par la glace l'automne dernier, et dont j'ai parlé dans mon rapport du 3 décembre.

L'eau est actuellement plus basse qu'on ne l'a jamais vue. Une grande partie du bois n'a encore pu "descendre" et ne descendra probablement pas cette année. La descente a été longue, fatigante et excessivement coûteuse pour les fabricants qui ont subi des pertes considérables.

Une des améliorations les plus indispensables sur la rivière est un barrage aux Grandes Piles pour élever l'eau d'environ dix pieds et couvrir les nombreux et considérables bas-fonds sablonneux qui se trouvent en amont, et fournir plus d'eau aux rapides de Mekinac et Managanee. Cela permettrait aux vapeurs de naviguer entre les Piles et La Tuque,—distance de 65 milles, et créerait un excellent pouvoir d'eau. Je suis certain que les *fabricants de bois ont dépensé*, durant l'année, pour la "descente" dans cette partie de la rivière, beaucoup plus d'argent qu'il n'en faudrait pour établir cette construction.

On devra faire aussi, à l'embouchure de la rivière, un autre travail dont j'ai souvent signalé l'importance et qui ne saurait être différé beaucoup plus longtemps. L'accumulation du sable est si grande en aval des piliers, qu'il est presque impossible de faire sortir les billots des estacades, et qu'il n'y a point de place pour former le radeau lorsqu'ils sont sortis. L'un des chenaux est si bas qu'on ne peut en faire sortir les billots et l'autre se rétrécit tellement qu'il sera bientôt fermé complètement. Je ne vois d'autre chose à faire que d'enlever le sable ou de transporter les estacades plus en amont. Ce dernier plan encouragerait l'établissement des scieries à l'embouchure ;—les deux moyens seront coûteux.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé.)

H. B. SYMMES,  
Contrôleur.

A. M. F. Braun,  
Secrétaire, T. P., Ottawa.

## APPENDICE No. 18.

### ESTACADES ET GLISSOIRES,—DISTRICT D'OTTAWA.

*Description des travaux et réparations exécutés durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868, par H. Merrill, contrôleur.*

(No. 4,880.)

BUREAU DU CONTRÔLEUR, RIVIÈRE OTTAWA,  
Ottawa, le 7 Octobre, 1868.

*Au Secrétaire des Travaux Publics :*

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur les constructions placées sous mon contrôle, pour l'année fiscale expirée au 30 juin dernier.

Le niveau d'eau ayant été très-favorable pendant la saison de 1867 comprise dans ce rapport, la "descente" s'est heureusement faite et bien que la navigation ait été ouverte fort tard, la plus grande partie du bois de toute espèce a atteint sa destination à l'époque ordinaire.

Après la "descente," on a examiné les constructions aux diverses stations sur l'Ottawa et ses affluents, et un rapport contenant une évaluation des dépenses nécessaires à l'effet de mettre ces constructions en bon état, pour la saison de 1868, a été soumis au département. D'après ce rapport, des réparations ont été autorisées et exécutées, durant l'hiver et au printemps, aux glissoires, barrages, estacades et piliers aux stations suivantes : Des Joachims, Calumet, Montagne, Tête des Chats et Chaudière, sur la rivière Ottawa. A l'embouchure de la rivière du Moine, les estacades ont été allongées et réparées et les piliers d'appui ont été renforcés. Sur la Pétéwawa, les constructions à et près la Chute Croche ont été réparées ; on a replanchéié des parties de la glissoire à la station Bois Dur et des barrages et glissoires en bas de ce cours d'eau. La glissoire à billots isolés, sur la Rivière Noire, a été remise en bon état pour une autre saison, et les estacades à l'embouchure de la rivière ont été renforcées.

Sur la Coulonge, on a reconstruit en partie les vieilles estacades et piliers, en amont et en aval de la longue glissoire,—qui tombaient en ruines. On a fait des réparations aux stations suivantes sur la Madawaska :—Rapide de Baily, Rapide de Boniface, Chute Raboteuse, Chute de Barrett, Roche de Nettleton, Roche Plate, Springtown, Burnstown, Rapide Plat et Arnprior. Sur la rivière Gatineau on a placé les piquets de chêne nécessaires à l'estacade principale, et reconstruit le pont qui traverse le nouveau canal.

On a réparé et revêtu de bois franc les piliers du pont de la rivière Rouge qui avaient été endommagés par le bois flotté sur la rivière.

Les tabliers du Pont Pooley, et de la série de ponts en bois de la Chaudière ont été renouvelés, et l'on a peint à neuf les garde-fous, piliers, liens, câbles et attaches de fer, du Pont Suspendu.

En fait de nouvelles constructions, j'ai à mentionner un barrage avec ouverture pour glissoire au Rapide des Chênes, et un trottoir extérieur à la sortie N. du Pont Suspendu, côté de Hull.

L'hiver de 1867-8 a été très-rude dans la région de l'Ottawa, et la glace des rivières et lacs a atteint une épaisseur considérable. Les inondations du printemps n'ont pas augmenté de beaucoup le volume d'eau de la rivière, et la "descente" sur les petits affluents "d'en haut" a été retardée comme le dégel. Le bois n'est donc arrivé que fort tard.

L'eau étant très-basse, le passage du bois a été pénible à presque toutes les stations, et les glissoires et autres constructions ont beaucoup souffert du frottement des billots qui avaient à peine assez d'eau pour flotter.

---

Voici un état indiquant la quantité de bois qui a passé sur les diverses constructions en 1867, et le revenu provenant des glissoires, et péages :—

13,833 *cages* formant 164 radeaux avec plus de 700,000 billots de sciage.

Revenu provenant des constructions.....\$73,643

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

HORACE MERRILL,

*Contrôleur, Riv. Ottawa.*

## APPENDICE No. 19.

### GLISSOIRES, ESTACADES ET NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT ET DU DISTRICT DE NEWCASTLE.

*Description des ouvrages et réparations exécutés durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868,—G. W. Ranney, Contrôleur.*

(No. 4,980.)

FELLEVILLE, le 16 Octobre, 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport exigé par les instructions générales du mois de mai, 1865.

Ci-joint un relevé des sommes dépensées pour réparer, améliorer et surveiller les constructions aux diverses stations.

*A Lindsay*, \$175.14 pour main-d'œuvre et pour faire une étude et des plans de la rivière et des constructions.

*A Bobcaygean*, \$415.71 pour main-d'œuvre, réparations, amélioration, étude et plans.

*A Buckhorn*, \$36.00 pour main-d'œuvre, études et plans.

*Au Rapide de Crook*, \$957.20 pour réparations, améliorations et main-d'œuvre.

Pour contrôle, frais de voyage, etc., \$634.54, ce qui donne un total de \$2,218.59 jusqu'à cette date. Les réparations nécessaires n'ont pas été considérables. A Bobcaygean, les levées du bief du canal d'en haut ont dû être protégées, on a renforcé les portes et établi des cabestans pour les faire fonctionner.

En fait d'améliorations j'ai à mentionner : le prolongement du pilier de garde à l'entrée inférieure de l'écluse de Bobcaygean ; revêtement de gravier au barrage du rapide de Crook pour maintenir le niveau d'eau ; construction de piliers de garde et d'une estacade en amont de l'écluse pour en rendre l'entrée plus sûre.

J'ai fait faire des études et plans afin de pouvoir m'en servir pour donner mes instructions.

La navigation n'a été interrompue par aucun accident sur la ligne que je contrôle, mais l'eau a été si basse dernièrement dans le bief entre Lindsay et Bobcaygean que les grosses embarcations n'ont pu y passer ; cela vient de ce qu'on emploie beaucoup trop d'eau à Bobcaygean pour l'éclusage et les moulins. Les glissoires de la Trent ont bien fonctionné et le bois a pu y passer sans encombre.

Conformément à vos instructions, je vous adresse aussi une évaluation approximative de ce que coûteront les réparations et les améliorations, la main-d'œuvre et le contrôle de la ligne de navigation dont j'ai charge.

Le montant de \$825 est bien nécessaire pour améliorer la partie supérieure de la rivière Scugog en enlevant les madriers, souches et débris accumulés le long de la rive ; cette amélioration permettra aux embarcations remorquées de traverser les passes étroites et tortueuses.

*Lindsay*.—Constructions en bon état ; l'item de \$90, pour main-d'œuvre et achèvement, doit entrer dans les dépenses ordinaires.

*Rivière Scugog en aval de Lindsay*.—Le montant de \$1,000 est destiné à améliorer la navigation des tranchées en établissant des estacades et piliers de garde pour faciliter le remorquage des bacs et radeaux qui remontent la rivière dans le jour. L'augmentation actuelle et future du commerce de bois dans la localité justifierait pleinement cette dépense.

*Bobcaygean*.—Montant nécessaire, \$3,150.00 pour main-d'œuvre, réparations aux barrages et portes d'écluses et, en général, pour maintenir les constructions en bon état. La grande longueur des barrages, la position particulière de l'écluse et d'autres difficultés locales rendent difficiles et coûteux l'entretien et la surveillance des constructions qui, par leur position, forment, pour ainsi dire, la clef de route du commerce actuel.

*Réparations au dragueur.*—\$800 sous ce chef; il est très-important de mettre le vieux dragueur en bon état; il peut servir de mille manières, et on peut le louer aux particuliers qui ont occasionné des obstructions dans la rivière et pourront ainsi les faire disparaître. Cet item est donc pleinement justifié.

*Buckhorn.*—Il faut \$415 pour main-d'œuvre et pour poser 500 verges de gravier sur le barrage afin de maintenir un niveau convenable. Le lit de la rivière, sous le barrage, est tellement *raboteux* que le gravier posé sur le barrage s'y est perdu et que le même barrage a maintenant des fuites. L'eau est maintenant à 8 pouces audessous du sommet du barrage; sous d'autres rapports les constructions sont en bon état.

*Hastings.*—\$100 pour dépenses ordinaires. Les constructions ont été dernièrement remises en bon état.

Cette évaluation est faite en vue d'exécuter une partie des travaux cet automne et cet hiver pour les finir durant la saison prochaine.

La partie supérieure de cette ligne de navigation prend une nouvelle importance chaque année, et il est opportun d'y faire de nouvelles améliorations. Si elle ne produit pas de revenu, je dois dire que cela dépend du gouvernement, et d'après les informations que j'ai pu recueillir, le parlement et le public seraient unanimes pour approuver des mesures qui en feraient bientôt une ligne avantageuse et payant un intérêt raisonnable sur les dépenses faites pour l'améliorer.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

G. W. RANNEY,

*Contrôleur, Riv. Trent.*

A M. F. BRAUN,

Secrétaire des T. P., Ottawa.

RELEVÉ des montants accordés et dépensés sur les constructions de la rivière Trent et du district de Newcastle, depuis le 1er janvier jusqu'au 30 juin 1868, et de cette dernière date au 30 septembre 1868.

Dates des lettres accordant les allocations.	Nos des lettres.	Montants mentionnés dans les lettres.	Stations où les travaux devront être faits.	Montant dépensé à chaque station.	Totaux.	Désignation des dépenses.	Balances restant, à la présente date.		Observations.
							\$	cts.	
Février 9	1,803	\$ 185 00	Lindsay	\$ 86 09		Etudes et main-d'œuvre	\$ 98 91		
" "	"	290 00	Bobcaygean	80 00		do	210 00		
" "	"	50 00	Buckhorn	30 00		do	20 00		
" "	"	40 00	Rapide de Crook		598 96	Contrôle	40 00		
" "	"	600 00	Contrôle	402 87			197 13	566 04	
11 Mars 17	2,027	1,165 00	Bobcaygean	194 51	194 51	Réparations	305 49		
16 Avril 9	2,178	1,200 00	Rapide de Crook	125 00	125 00		1,075 00	1,880 49	
		\$2,865 00			\$911 47			1,946 53	Jusqu'au 30 juin.

Du 1er JANVIER AU 30 SEPTEMBRE.

Stations	cts.		\$		Observations
	\$	cts.	\$	cts.	
Lindsay	175	14	9	86	* Il faudra encore quelques améliorations.
Bobcaygean	161	20	128	80	
Buckhorn	36	00	14	00	† Travaux non achevés.
*Rapide de Crook	957	20	282	80	
†Bobcaygean	254	51	245	49	
Contrôle	634	54	680	95	
			34	54	Jusqu'au 30 sept.
			\$2,218 59	\$646 41	Je recommande ces sommes de cas sommes ne soit bifflées.

(Signé) G. W. RANNEY, Contrôleur, Riv. Trent.

EVALUATION APPROXIMATIVE des frais de réparations, améliorations, mains-d'œuvre et contrôle pour les constructions de la rivière Trent et du district de Newcastle, depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1868.

STATIONS.	DESIGNATION DES DEPENSES.	MONTANT.	
		\$	cts.
Rivière Scugog, entre Lindsay et le lac Scugog.....	{ Amélioration du chenal, enlever billots, souches, etc., dans les passes étroites.....	825	00
Lindsay.....	{ Main-d'œuvre ordinaire.....	50	00
Rivière Scugog, en aval de Lindsay.....	{ Pour compléter les plans.....	40	00
Bobcaygean.....	{ Enlever estacades, souches, etc.....	1,000	00
Réparations au dragueur.....	{ Main-d'œuvre ordinaire.....	300	00
Buckhorn.....	{ Réparations aux barrages, etc.....	2,000	00
Hastings.....	{ Assécher la chambre d'écluse et réparer les portes.....	800	00
	{ Construire la maison de l'éclusier.....	800	00
	{ Main-d'œuvre ordinaire.....	40	00
	{ Enscabler le barrage.....	375	00
	{ Main-d'œuvre.....	100	00
	{ Contrôle et frais généraux.....	600	00
		\$6,980	00

(Signé) G. W. RANNEY,  
Contrôleur, Riv. Trent.

## APPENDICE No. 20.

### CHEMINS DE MÉTAPÉDIAC ET RISTIGOUCHE.

*Description des travaux et réparations exécutés durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868,—Joseph Rosa, Contrôleur.*

(No. 4,924.)

QUÉBEC, Octobre, 1868.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,  
Département des Travaux Publics,  
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, ci-dessous, le rapport annuel des ouvrages faits sous mon contrôle, durant l'année fiscale 1867-68, ou depuis le 1er juillet 1867 au 30 juin 1868.

#### CHEMIN MÉTAPÉDIAC.

*Construction.*—Dans le cours de l'année 1867-68 2,400 pieds de garde-corps ont été faits et posés, sur une partie des places les plus dangereuses, où le chemin est fait sur des quais ou des remblais élevés.

Les lots Nos. 11, 38 et 70 sur la division centrale, n'ont pas été finis l'année dernière, mais on y travaille actuellement en vertu de votre lettre No. 2,516, datée du 29 mai dernier, ils seront finis prochainement.

*Réparations.*—Les dommages causés au chemin, principalement sur la division sud, par la crue extraordinaire de la rivière Métapédiac dans le printemps de 1867, ont été réparés.

Ces réparations sont comme suit:—Deux quais formant une longueur de 375 pieds, qui étaient presque détruits, ont été refaits. Huit autres quais, formant une longueur de 1,200, qui étaient endommagés ont été réparés. Dix-neuf conduits sous-terrains (culverts) ont été refaits. Une des palées centrales du pont Causapscaal, dont la base était minée a été consolidée; 35 arpents de chemin qui avaient été submergés et endommagés ont été exhausés et couverts en gravier.

Le chemin sur la division sud, a été déblayé des éboulis de terre, des arbres, des souches, pierres, etc., que la fonte des neiges et le dégel du printemps de 1867 y avait fait tomber.

Un pont de 89 pieds de longueur sur 16 pieds de hauteur qui avait été détruit par l'incendie qui a passé sur une partie du chemin, au mois de juin 1867, a été reconstruit. Deux conduits sous-terrains (culverts) qui avaient été en partie incendiés en même temps que le pont ont été réparés.

#### CHEMIN RISTIGOUCHE.

*Construction.*—Dans l'année 1867-68, les travaux faits sur ce chemin sont:—le pont sur le ruisseau du moulin de Hugh Fraser qui a été parachevé, et la continuation du pont en construction sur la Petite Rivière, dont le tablier a été complété.

Le 30 juin dernier, il restait encore les approches du pont à finir et une partie du garde-corps à faire et poser.

Les dépenses faites sur les chemins Métapédiac et Ristigouche durant l'année fiscale 1867-68, sont comme suit:—

Montant payé aux entrepreneurs d'après les estimations mensuelles...	\$2,579.00
Payé pour réparations, régie, etc., d'après les rôles de paie.....	4,237.42

Montant total des dépenses, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1868, d'après les estimations et rôles de paie.....	\$6,816.42
Humblement soumis.	

J'ai l'honneur d'être, etc.,  
(Signé,)

JOSEPH ROSA.  
Contrôleur.

## APPENDICE No. 21.

### CHEMINS DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

*Description des Travaux, par A. Longley, Commissaire de chemin de fer.*

(No. 821.)

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE,  
*Bureau des Commissaires, Juillet, 1868.*

MONSIEUR,—Les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse étant devenus, le 1er juillet 1867, la propriété du gouvernement fédéral, conformément à l'acte de l'union des colonies, il ne sera pas sans intérêt de consigner ici et de vous soumettre un historique succinct de ces constructions jusqu'à la présente date.

La construction des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse fut autorisée par l'acte de la législature de cette province en date du 31 mars 1854. Par un acte subséquent de la même session, des dispositions furent prises pour réaliser les fonds nécessaires à la construction de ces lignes, et l'on émit des débetures provinciales portant intérêt à six pour cent et rachatables dans vingt ans. L'hon. Joseph Howe fut délégué en Angleterre pour négocier ces bons, qui furent vendus par l'intermédiaire de MM. Baring Frères et Cie, Londres. Quelques-uns furent placés dans la province.

L'acte mentionné en premier lieu prescrivait la nomination d'un bureau de commissaires et d'un ingénieur en chef auxquels il conférait aussi les pouvoirs nécessaires pour faire exécuter les travaux.

Les commissaires furent autorisés à tirer sur le receveur-général de la Province pour tous les deniers requis, (et préalablement votés au budget,) mais ne devaient pas dépenser plus de \$800,000 par année.

En conséquence, les commissaires dont les noms suivent furent nommés et se réunirent, pour la première fois, le 5 avril 1854 :

L'hon. Joseph Howe, *Président.*

L'hon. J. McCully,	}	Ecuyers, <i>Commissaires.</i>
Wm. Pryor, Jr.,		
P. M. Cunningham,		
J. H. Anderson,		
Thos. S. Tobin,		

et James Forman, *Ecr., Ingénieur en chef.*

Le premier contrat pour les nivellements fut offert à l'adjudication le 4 mai 1854, et les travaux furent commencés à Richmond, (environ un mille de la ville), le 13 juin 1854.

Le chemin fut successivement ouvert à la circulation comme suit :

Jusqu'à 4-Mile House.....		Février,	1855
Bedford, 8 milles.....		Juillet,	1855
Grand Lac, 23 milles.....		Janvier,	1857
Elmsdale, 30 ".....		Janvier,	1858
Shubenacadie, 39 ".....		Mars,	1858
Truro, 61 ".....		Décembre 15,	1858

#### EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Jonction à Windsor, 32 milles ..... Juin 3, 1858

Le prolongement de Truro à Pictou,—52 milles,—fut ouvert à la circulation le 31 mai 1867 ;—résultat général : 145 milles de chemin de fer, de Halifax au havre de

Pictou, sur golfe du St. Laurent à l'est, et jusqu'à Windsor sur le bassin de Minas, atteignant la Baie de Fundy, à l'ouest. On trouvera les détails de la construction du "prolongement de Pictou," sous ce titre séparé.

En 1857, à la suite d'un changement de ministère, le bureau des commissaires fut réduit à trois membres : l'Hon. James McNab président, et MM. Anderson et Pryor, commissaires. M. James Laurie remplaça M. Forman comme ingénieur en chef et M. James Mosse fut nommé contrôleur général. Subséquemment, MM. Pryor et Anderson résignèrent, et furent remplacés par MM. Archibald Scott et S. L. Shannon. Telle fut la composition du bureau des commissaires jusqu'en 1860, époque à laquelle une nouvelle administration abolit entièrement le bureau et nomma *seul* commissaire l'Hon. Jonathan McCully; ce changement eut lieu le 10 février, 1860. On congédia l'ingénieur et le contrôleur général, et le personnel et administration furent organisés comme ils le sont encore aujourd'hui.

M. J. Morrow, secrétaire et comptable, ayant peu après résigné, pour cause de maladie, M. Thomas Foot le remplaça et occupe encore actuellement cette charge. M. George Taylor chef du trafic, M. Wm. Johnson préposé aux chars et locomotives, M. Wm. Marshall inspecteur de la voie occupent ces positions respectives depuis cette époque. On fit une classification générale des comptes, et les employés sus-mentionnés furent rendus directement responsables au commissaire du service de leurs départements respectifs.

En 1860, le gouvernement autorisa le tracé du chemin de fer depuis Richmond jusqu'à l'intérieur de de la ville; ce tracé fut fait sous la direction de M. Light, I. C., qui fit rapport que cette ligne pouvait être construite pour \$100,000, à part les frais d'expropriation. (Voir les journaux de l'Assemblée de la Nouvelle-Écosse, 1861, Appendice 24.) Ce chemin n'a pas été construit. Une compagnie légalement constituée a été établie, sur ce parcours, un chemin à rails plats, mais d'une largeur différente de celle de la ligne principale.

Au mois de juin 1863, à la suite d'un nouveau changement d'administration le commissaire, M. McCully, donna sa démission, et fut remplacé par l'Hon. James MacDonald, qui abandonna la direction de la ligne le 12 décembre 1864 pour prendre, dans le cabinet, la place de secrétaire des finances. L'Hon. J. MacDonald fut remplacé lui-même par M. Avard Longley, alors membre du parlement.

### PROLONGEMENT DE PICTOU.

Le prolongement de la ligne jusqu'au havre de Pictou (52 milles) fut autorisé par une résolution de la Chambre d'Assemblée en date du 14 mars 1864.

Au mois d'avril suivant, M. Sandford Fleming fut nommé ingénieur en chef, organisa son personnel et les explorations préliminaires furent commencées.

Le 13 juin de la même année, on demanda des soumissions pour le nivellement de la première section s'étendant jusqu'à 5 milles de Truro, et la construction commença.

Le 24 septembre, l'ingénieur en chef fit rapport au gouvernement sur huit différentes lignes ou sections de lignes qui avaient été explorées, et recommanda la ligne No. 8 passant à East River, Mines d'Albion, New Glasgow et aboutissant à Fisher's Grant.

Le 5 octobre, ce tracé fut approuvé par le gouverneur en conseil, et le 19 novembre le nivellement, les ponts, la maçonnerie et autres ouvrages furent adjugés pour les neuf sections qui restaient et s'étendant d'un pont situé à cinq milles de Truro jusqu'à Fisher's Grant, et la première pelletée de terre fut levée à New Glasgow le 30 du même mois.

Le coût du prolongement de Pictou, y compris le matériel roulant, était évalué à \$2,314,500. Subséquemment, on fit dans les devis certaines modifications aux pentes et aux courbes; on espérait ainsi réduire les frais de construction, mais ce but n'a pas été atteint.

Sous la direction des premiers entrepreneurs, les travaux ne progressèrent que lentement, en sorte que, durant l'été de 1866, le gouvernement désespérant de voir les travaux achevés aux termes des contrats et persuadé que les entrepreneurs, pour la plupart, n'exécuteraient aucunement leurs contrats, plusieurs y ayant déjà renoncé,—convaincu en outre de la nécessité d'ouvrir la ligne à la circulation le plus tôt possible, le gouvernement retira

les contrats aux entrepreneurs et fit avec M. Sandford Fleming un arrangement par lequel celui-ci s'engageait à terminer les travaux pour la somme de \$2,116,500. (\*) Ce chiffre ne comprenait pas l'équipement de la ligne, mais M. Fleming s'engageait à faire droit à toutes les justes réclamations des premiers entrepreneurs et à ouvrir à la circulation, le 31 décembre 1866, cette partie de la ligne qui aboutit à West River, (21 milles de Truro), le reste, jusqu'à Pictou Landing, devant être ouvert au trafic le 31 mai 1867.

M. Fleming fut remplacé, comme ingénieur-en-chef, par M. Alex. McNab, sous la direction duquel les travaux furent achevés.

Il suffira d'ajouter que grâce aux efforts énergiques de M. Sandford Fleming et de ses subalternes, les termes du contrat furent remplis à la lettre. L'administration se montra parfaitement satisfaite de la manière dont M. Fleming remplit ses engagements et la ligne passe pour une des mieux construites sur ce continent. Le coût total, y compris l'équipement, se montait, au 30 juin 1868, à \$2,321,567.98, somme à laquelle il faudra ajouter \$60,000.

### DETAILS TOPOGRAPHIQUES SUR LES DIFFÉRENTES LIGNES.

Sur un parcours de vingt-cinq milles, après avoir quitté Halifax, la ligne traverse une région stérile et rocheuse, pleine de gorges et présentant, en général, une surface rude et inégale; après avoir passé le Grand Lac,—à 23 milles de Halifax,—l'aspect du pays devient plus favorable jusqu'à Shubenacadie, à 39 milles de Halifax; de cette station jusqu'à Truro, on traverse une vaste région qui offre les plus grands avantages à l'agriculture. En quittant Truro la région qui se présente d'abord offre un sol très-riche; à cinq milles de Truro, la ligne longe un ravin étroit et profond que baigne la Rivière au Saumon et offre une région fort accidentée, peu fertile, mais où l'on trouve cependant, à proximité de la ligne, de vastes étendues très-bien boisées. Sur un parcours d'un mille et demi cette portion de la ligne devra traverser des tranchées rocheuses très-profondes.

En quittant West River,—à 82 milles de Halifax,—on entre immédiatement dans une région très propice à la culture. En approchant de "Coal Mines Station," à 101 milles de Halifax,—la ligne pénètre dans le vaste district si riche en mines de charbon, le district de Pictou. Ce district a été soigneusement exploré et l'on a acquis la certitude que dans un rayon de plusieurs milles on trouvera du charbon en quantité inépuisable.

La ligne principale se termine à "Pictou Landing,"—112 milles de Halifax; ce débarcadère est situé sur la côte sud du havre de Pictou, dans le golfe du St. Laurent; c'est là que le département a loué, à diverses compagnies, un grand nombre de pouvoirs d'eau afin de donner à ces compagnies toutes les facilités désirables pour le chargement du charbon.

L'embranchement de Windsor quitte la ligne principale à la Jonction,—13½ milles de Halifax,—au milieu de la région stérile et rocheuse mentionnée plus haut et d'où elle ne sort qu'à sept ou huit milles de Windsor,—localité située à 45 milles de Halifax sur la rive Est de la rivière Avon, à environ quinze milles de la côte sud de la Baie de Fundy, au milieu d'une contrée riche et fertile.

Sur la première partie de la ligne, les accidents de terrains ont nécessité des pentes très-fortes et des courbes très-prononcées.

La pente maximum sur la ligne principale en se dirigeant vers le nord, entre Halifax et Truro, se trouve à la montée de Bedford Station à Lily Lake,—9 milles de Halifax,—et sur un parcours de 1½ mille l'inclinaison est de 64 $\frac{5}{10}$  pieds par mille; entre Truro et Pictou, la pente maximum se trouve à 85 milles de Halifax, en venant de Pictou au sud, entre West River et Glengarry, et l'inclinaison est de 67 $\frac{5}{10}$  pieds par mille.

La pente maximum sur l'embranchement de Windsor, en se dirigeant vers l'ouest, est de 70½ pieds par mille sur un parcours d'environ un mille et demi près de Long Lake, à 19 milles de Halifax.

Le tableau suivant dressé par l'ingénieur, M. McNab, (voir la carte des pentes annexée à ce rapport), donne un relevé des pentes et courbes sur la ligne principale et l'embranchement de Windsor. La carte (a) fait voir au premier coup-d'œil les difficultés qu'on doit rencontrer dans l'exploitation d'une ligne offrant des pentes si fortes et des courbes si prononcées.

(\*) Ce chiffre comprend tous les paiements faits jusqu'à la date du contrat.

(a) La carte n'a pas été gravée.

Le rayon minimum de courbure sur la ligne principale, entre Halifax et Truro, est de 792 pieds, et entre Truro et Pictou de 955 pieds; enfin sur l'embranchement de Windsor, 1,320 pieds.

Le point le plus élevé sur la ligne principale se trouve à environ 85 milles de Halifax, 555 pieds au dessus du niveau de la mer; sur l'embranchement de Windsor, les chiffres correspondants sont 26 milles et 519 pieds.

	Long. en milles.	Montées, en pieds	Descentes, en pds.	Longueur de la ligne droite en milles.	Courbe totale en degrés.	Courb. moyenne par mille, en degrés.
Entre Halifax et Truro .....	61 $\frac{1}{2}$	605.4	558.3	39	2,536	41
“ Truro et le havre de Pictou.....	51 $\frac{1}{2}$	807.5	849.3	27	3,269	64
Total.....	112 $\frac{1}{2}$	1,412.9	1,407.6	66	5,805	52 $\frac{1}{2}$
Entre Halifax et Windsor .....	44 $\frac{3}{4}$	631.4	619.6	25	2,703	60

### SUPERSTRUCTURE.

Les lisses de fer en usage sur la ligne principale, entre Halifax et Stewiacke,—44 milles,—sont du modèle H, ou à double-tête (*double-headed*), du poids de 63 livres par verge, soutenues à intervalles de 2 $\frac{1}{2}$  pieds par des coussinets de fonte pesant 37 livres chacun aux jointures des lisses et 29 livres aux points intermédiaires, et cloués à des traverses de 10 pieds de long, 10 pouces de large et 5 pouces d'épaisseur; les lisses sont fixées aux coussinets par des coins de bois.

A l'exception d'environ trois milles, où l'on a employé des lisses en H entre Stewiacke et Truro,—17 milles,—les lisses dont on s'est servi entre ces points et celle du modèle T, du poids de 63 livres par verge, fixées aux joints par une plaque de fer forgé reposant sur la traverse où elle est chevillée.

Entre Truro et Pictou, l'on a employé les lisses en T, du poids de 56 livres par verge, et fixées aux joints par un coussinet d'acier, où s'ajuste la lisse, et que l'on a reconnu bien supérieur au lien ordinaire.

Les lisses et les liens employés sur l'embranchement de Windsor sont les mêmes que celles de la ligne principale entre Halifax et Stewiacke.

Les aiguilles, sur la ligne principale, de Richmond à Shubenacadie, sont presque toutes auto-motrices, du modèle breveté de Wild; de cette station à “Pictou Landing,” on emploie des aiguilles ordinaires.

Sur l'embranchement de Windsor, les aiguilles sont auto-motrices sauf celles de “Five Mile Lake” et de “Pellow's Siding.”

Une clôture est établie des deux côtés de la ligne et une ligne télégraphique a été construite sur toute sa longueur; cette ligne communique avec les stations principales.

Les tableaux suivants sont annexés au présent rapport :

No. 1.—Tableau des voies supplémentaires sur la ligne principale et l'embranchement de Windsor.

No. 2.—Tableau des ponts, viaducs et aqueducs sur la ligne principale et l'embranchement de Windsor.

No. 3.—Tableau des stations sur la ligne principale et l'embranchement de Windsor, avec leurs distances de Halifax.

No. 4.—Etat indiquant les recettes et les frais d'exploitation de la ligne depuis le 30 juin 1855 jusqu'au 30 juin 1867, inclusivement.

## No. 1.—VOIES SUPPLÉMENTAIRES SUR LE CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

### LIGNE PRINCIPALE.

Distance de Halifax.	Position.	Longueur en piets.	Observations.
Milles.			
	Richmond (Station de).....	1,4703	
8	Bedford ".....	760	Voie supplémentaire.
8	" ".....	736	" vers un moulin.
8	" ".....	400	" pour chars plats.
11	Rocky Lake.....	335	" à fret.
11	" ".....	724	Voie supplé. de la Cie. dite Old Ice.
11 $\frac{1}{2}$	" ".....	595	" Nouvelle.
12 $\frac{1}{2}$	Germanston.....	400	" à fret.
13	Windsor (Jonction de).....	861	Voie supplémentaire.
13	" ".....	403	" conduisant à Turntable
16	Groves.....	281	Briqueterie.
20	Fletcher.....	476	Fret.
23	Grand Lac.....	700	"
25	Col. Laurie.....	270	Voie supplémentaire (fret).
28	Enfield.....	350	" " "
28 $\frac{3}{4}$	Malcom....	736	Voie supplémentaire, briqueterie.
29 $\frac{1}{4}$	Nash et Cie.....	360	" " "
30	Elmsdale.....	1,130	Voie supplémentaire.
30	".....	545	" " (fret).
33 $\frac{1}{2}$	Bogg.....	258	Pour charger du plâtre.
35	Wickwire.....	410	Fret.
39	Shubenacadie.....	1,173	Voie supplémentaire.
39	".....	880	Fret.
40	Lang.....	355	Briqueterie.
41	Murray.....	293	"
44	Stewiacke.....	910	Voie supplémentaire.
44	".....	423	Fret.
53	Brookfield.....	505	"
53	".....	676	Nouvelle.
57	Station du chemin de Johnston.	612	Voie supplémentaire (fret).
61	Truro.....	4,584	" " "
61 $\frac{3}{4}$	Sablonnière.....	803	
70	Union.....	1,086	" " "
71 $\frac{1}{2}$	Moulin de Whall.....	501	Sablonnière.
74	Riversdale.....	927	Voie supplémentaire.
74	".....	420	Fret.
79 $\frac{3}{4}$	Landsburg.....	645	Sablonnière.
82	West River.....	868	Voie supplémentaire.
84 $\frac{1}{2}$	Gordon Summit.....	627	" "
88	Glengarry.....	1,358	Sablonnière.
89	Glengarry (Station de).....	1,024	Voie supplémentaire.
96	Hopewell ".....	840	" "
101	Mines d'Albion ".....	747	" "
104	New Glasgow ".....	1,198	" "
112	Pictou Landing.....	4,628	" "

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

16	Beaver Bank (Station de).....	294	Voie supplémentaire (fret).
17 $\frac{3}{4}$	Fenerty.....	695	“ “
21	Mitchell.....	587	“ “
23 $\frac{1}{2}$	Hibbert.....	520	“ “
26	Mount Uniacke.....	988	Voie supplémentaire.
26	“ “.....	702	“ “ (fret).
31 $\frac{1}{2}$	Bennet Smith.....	388	“ “
32	Five Mile Lake.....	3,414	Nouveau moulin à scie.
34	Dawson.....	257	Bois de construction.
32 $\frac{1}{2}$	Stillwater.....	705	Ancien moulin à scie.
36	Ellershouse.....	944	Voie supplémentaire (fret).
37 $\frac{1}{4}$	Ste. Croix.....	907	Moulin à scie.
39	Newport.....	650	Voie supplémentaire.
39	Newport.....	472	Fret.
40 $\frac{1}{2}$	Pellow.....	3,170	Plâtre.
42	McLatchy.....	747	Sablonnaire.
42 $\frac{3}{4}$	Wilkins.....	345	Plâtre.
45	Windsor.....	5,756	Voie supplémentaire à la gare.

**No. 2.—PONTS, VIADUCS ET AQUEDUCS SUR LE CHEMIN DE FER  
DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.**

LIGNE PRINCIPALE.

Distance de Halifax.	Position.	No. d'arches.	Largeur des arches.		Hauteur au-dessus de l'eau ou du sol.	Description.
			Milles.	Pieds.		
2 $\frac{1}{2}$	Sandford (Pont de).....	1	10	9		Culée de pierre, Lamb. de bois.
8	Sackville do .....	5	50	52		Do do Long. de fer.
9	Dartmouth (Pont du ch. de)	1	20	25		Do do Lamb. de bois.
9 $\frac{1}{2}$	Aqueduc, rampe de Bedford	.....	5	4		Longueur, 1,973 pieds.
17	Beaver Brook (Pont de)...	4	20	6		Culée de pierre, Lamb. de bois.
19	Rivière Rawdon do ...	3	25	10		Do do do do
20	Canal ouvert do ...	1	50	32		Do do Long. de fer.
		2	30			
22	Aqueducs ouverts do ...	1	6	8		Do do Lamb. de bois.
23	Grand Lac do ...	1	15	16		Do do do do
27	Chemin de Hall do ...	1	18	12		Do do do do
27 $\frac{1}{2}$	Canal do ...	3	49	22		Do do Long. de fer.
	.....	1	19	9		Do do Lamb. de bois.
	.....	1	19	9		Do do do do
Et	.....	1	19	9		Do do do do
	.....	1	19	10		
	.....	1	19	8		
30 $\frac{1}{4}$	Riv. Nine Mile (Pont de).	19	30	20		{ 2 culées et 8 piliers de pierre; le reste, bois.
32	Chemin de Truro do ...	1	19	12		Culées de pierre, Lamb. de bois.
33	Barney's Brook do ...	3	30	40		Do do do do
33 $\frac{1}{2}$	Simpson do ...	1	10	7		Do do do do
	Do do ...	1	5	9		Do do do do
35	Wickwire do ...	1	10	7		Do do do do
36	Wardrop do ...	1	14	16		Do do do do
37	Blackburn Pile do ...	.....	20	9		Longueur, 180 pieds.
"	Do do do .....	.....	20	14		Do 439 do
	Aqueduc ouvert.....	1	10	7		Culées de pierre, Lamb. de bois.
	.....	1	9	4		Do do do do
39 $\frac{1}{2}$	Ch. de Truro (Pont du)...	1	24	17		Do do do do
"	Riv. Shubenacadie do ...	3	100	35		Culées de pierre, Long. de fer.
41	Old Mill do ...	1	11	7		Do do Lamb. de bois.
Et	4 aqueducs ouverts.....	.....	6	7		Do do do do
43	Ellis (Pont d').....	1	19	11		Do do do do
44 $\frac{1}{2}$	Aqueduc à arches.....	.....	7	.....		Pierre.
"	Woodworth (Chemin de).	1	5	5		Do
45 $\frac{1}{2}$	Aqueduc à arches.....	.....	6	.....		Do
46	Stewiacke.....	2	100	32		Culée de pierre, Long. de fer.
46 $\frac{1}{2}$	Aqueduc à arches.....	.....	12	.....		Pierre.
48	Polly Bog (Pont de).....	1	12	6		Culée de pierre, Lamb. de bois.
48 $\frac{1}{2}$	Pile do .....	1	17	6		Bois.
52 $\frac{1}{2}$	Brookfield do .....	2	17	9		Culée de pierre, Lamb. de bois.
	Ch. de Truro do .....	1	16	8		Do do do do
Et	McLellan do .....	1	10	6		Do do do do
	Scott do .....	1	24	9		Do do do do
	Do do .....	1	10	6		Do do do do
57	Ch. de Johnston (Pont du).	2	20	11		Do do do do

No. 2.—PONTS, VIADUCS ET AQUEDUCS.—*Suite.*

Distance de Halifax.	Position.	No. d'arches.	Largeur des arches.		Hauteur au-dessus de l'eau et du sol.	Description.
			Milles.	Pieds.		
	Johnston (Pont du ch.)	1	17	9	Culée de pierre, Lamb. de bois.	
	Smith do ...	1	16	7	Do do do do	
	Do do ...	1	16	7	Do do do do	
Et	Do do ..	1	10	6	Do do do do	
	Do do ...	1	15	13	Do do do do	
	.....	1	18	16	Do do do do	
59	Aqueduc à arches.....		12		Pierre.	
61	Aqueduc à arches.....		5			
	Mill Brook (Pont de)...	1	24	7	Culée de pierre, Longrines de fer.	
	Christie do ..	1	22		Do do do do	
Et	Aqueduc à arches.....		6		Pierre.	
	3 Aqueducs ouverts.....		6		Culée de pierre, Lamb. de bois.	
	2 do do .....		4		Do do do do	
70	2 do do .....		12		Do do do do	
	1 Tunnel.....		12			
Et	1 do .....		8			
74	1 do .....		7			
74½	Cavalerie (Pont).....	3	40	24	Culées de pierre, Longrines de fer.	
	3 Aqueducs ouverts.....		6		Do do Lamb. de bois.	
	1 do do .....		7		Do do do do	
Et	3 do do .....		8		Do do do do	
	2 do do .....		11		Do do do do	
	1 do do .....		12		Do do do do	
82	3 Tunnels.....				1 arche avec pierre à l'ext. sud.	
	2 Aqueducs ouverts.....		12		Culées de pierre, Lamb. de bois.	
	1 do do .....		8		Do do do do	
	1 do do .....		6		Do do do do	
Et	2 Aqueducs à arche .....		5		Pierre.	
	1 do do .....		6		Do	
	1 do do .....		7		Do	
89	1 do do .....		12		Do Lamb. de fer.	
Et	1 do do .....		5		Do Lamb. de bois.	
	1 do do .....		8		Do do do	
96	1 do do .....		10		Do do do	
	2 do do .....		4		Do do do	
Et	4 do do .....		5		Do do do	
	1 Aqueduc ouvert.....		5		Culées de pierre, Lamb. de bois.	
104	1 Aqueduc à arches .....		8		Pierre.	
"	New Glasgow (Pont de)	4	77	16	Culées de pierre, Longrines de fer.	
	2 Ponceaux.....	1	19	11	Do do do do	
Et	Aqueduc à arches.....		5		Pierre.	
	1 do do .....		6		Do	
	1 do do .....		8		Do	
113	1 do do .....		10		Do	

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

113	Pont particulier.....	3	20	16	Culée de pierre, Lamb. de bois.
15½	2 Aqueducs ouverts.....	1	3	4	Do do do do

No. 2.—PONTS, VIADUCS ET AQUEDUCS.—*Suite.*

Distance de Halifax.	Position.	No. d'arches.	Largeur des arches.	Hauteur au-dessus de l'eau et du sol.	Description.
Milles.			Pieds.	Pieds.	
17	Beaver Bank (Pont de).	1	20	14	Culée de pierre, Lamb. de bois.
	6 Aqueducs ouverts.....	1	6	6	Do do do do
Et	2 do do .....	1	12	7	Do do do do
23	Upp. Sackville (Pont de)	3	29	40	Do do do do
24	Pence's Lake do .	1	14	8	Do do do do
27	Mount Uniacke (Lac de)	1	12	6	Do do do do
29	Do do (Pont à Piliers)	30	20	14	Bois.
30	Lakeland do .	1	30	30	Culée de pierre, Lamb. de bois.
30½	Jordan do .	7	30	30	Do do do do
	4 Aqueducs ouverts.....	1	5	4	Do do do do
	1 do do .....	1	6	5	Do do do do
Et	1 do do .....	1	12	6	Do do do do
	1 do do .....	1	18	6	Do do do do
34½	Big Bog (Pont de)....	5	50	95	
37	St. Croix do .....	1	70	.....	Do do Longrines de fer
		4	30	65	Do do do do
	1 Aqueducs ouverts....	1	6	6	Do do Lamb. de bois.
	1 do do .....	1	12	7	Do do do do
40	Galligan (Pont de)....	1	12	9	Do do do do
	2 Aqueducs à arches....	1	15	.....	Do do do do
41	Ponhook (Pont de)....	1	15	12	Bois.
	4 Aqueducs ouverts....	1	12	6	Culée de pierre, Lamb. de bois.
	1 do do .....	1	3	3	Do do do do
					Do do do do

## No. 3.—TABLES DES STATIONS AVEC LEURS DISTANCES DE HALIFAX.

## LIGNE PRINCIPALE.

Milles.		Milles.	
	Halifax.	48	Polly Bog.*
4	Four Mile House.*	53	Brookfield.
8	Bedford.	57	Johnston's.*
11	Rocky Lake.*	61	Truro.
13	Windsor Junction.	70	Union.*
20	Fletcher's.*	74	Riversdale.
23	Grand Lake.*	82	West River.
25	Oakfield.*	89	Glengarry.
28	Enfield.	96	Hopewell.
30	Elmsdale.	101	Coal Mines.
32	Chemin de Truro.	104	New Glasgow.
35	Wickwire's.*	111	Fisher's Grant.*
39	Shubenacadie.	112	Pictou Landing.
44	Stewiacke.	113	Pictou.
EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.			
16	Beaver Bank.	39	Newport.
26	Mount Uniacke.	42	Three Mile Plains.*
33	Stillwater.*	45	Windsor.
36	Ellershouse.		

\*Les Stations marquées ainsi sont des Stations à pavillon, (Flag Stations).

**NO. 4.—TABLEAU INDIQUANT LES RECETTES ET LES DÉPENSES DU CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, du 30 Juin 1855 au 30 Juin 1867, — ces deux années incluses.**

DATE.	Milles ouverts à la circulation.	Recettes générales.	Dépenses.	Revenu net.	Déficit.	Commissaire en chef.
6 mois expirant au 31 déc., 1855...	4	7,592 24	3,984 59	3,607 65	.....	} L'hon. Joseph Howe.
Année do 1856...	8	16,480 47	12,049 35	4,431 12	.....	
Do do 1857...	23	34,505 37	22,584 45	11,920 92	.....	} L'hon. James McNab.
Do do 1858...	30	74,938 62	69,707 55	5,231 07	.....	
Do do 1859...	93½	102,877 57	111,274 89	.....	8,397 32	
Do do 1860...	93½	116,742 89	96,472 26	20,270 63	.....	} L'hon. Jonathan McCully.
Do do 1861...	93½	120,917 66	94,114 88	26,802 78	.....	
Do do 1862...	93½	139,106 71	101,925 23	37,181 48	.....	
Do do 1863...	93½	149,674 42	127,962 58	21,711 84	.....	} L'hon. Jas. McDonald.
9 mois expirant le 30 sept., 1864...	93½	121,754 45	98,242 90	23,511 55	.....	
Année expirant do 1865...	93½	133,953 82	159,068 88	24,884 94	.....	} Arard Longley, écr.
Do do 1866...	93½	199,739 19	165,571 89	34,167 30	.....	
*9 mois expirant le 30 juin, 1867...	114	155,098 34	132,398 98	22,699 36	.....	
				236,420 64	8,397 32	
		\$1,423,381 75	1,195,358 43	228,023 32		

\* Du 31 Mai au 30 Juin—1 mois—la ligne fut ouverte jusqu'à Pictou,—faisant 145 milles ouverts à la circulation.

APPENDICE No. 21.—*Suite.*

## CHEMIN DE FER DE WINDSOR ET D'ANNAPOLIS.

Le gouvernement général devant fournir les fonds pour faire face aux obligations contractées par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en 1864, il n'est pas hors de propos de faire quelques observations sur cette entreprise. (Le chemin de fer de Windsor et Annapolis.)

Durant la session du parlement, en 1864, et peu après qu'une décision eût été prise relativement au chemin de fer de Pictou, le gouvernement soumit un projet ayant pour but le prolongement de ces lignes de Windsor jusqu'à Annapolis Royal, à l'ouest, et de Truro à la frontière du Nouveau-Brunswick, au nord.

Ce projet consistait à offrir, par résolution de la chambre, une garantie de l'intérêt à 4 pour cent d'un capital représentant \$24,000 par mille pour la construction du premier de ces prolongements, et l'intérêt aussi à 4 pour cent d'un capital représentant \$40,000 par mille pour la construction du second. D'après ce projet ou en vertu d'un contrat rédigé d'après ce projet avec de légères modifications, le chemin de fer de Windsor et d'Annapolis est en voie de construction et s'achève rapidement; il sera ouvert à la circulation avant la fin de 1869.

On a également passé contrat pour la construction de la ligne de Truro à la frontière du Nouveau-Brunswick, mais jusqu'à présent on a fait peu de chose pour assurer l'exécution de ce contrat. Comme cette ligne devra faire partie de l'Intercolonial, cet échec est peu regrettable. La distance de Truro à la frontière du Nouveau-Brunswick est d'environ 73 milles; et la distance de Windsor à Annapolis Royal d'environ 85 milles. Cette dernière ligne traverse une des plus belles et des plus productives sections de la province, et les voyageurs choisiroient probablement de préférence cette route pour faire le trajet entre Halifax, St. Jean et les États-Unis.

Quant aux lignes du gouvernement et au chemin de fer de la compagnie de Windsor à Annapolis, il est évident que les recettes des unes augmenteroient celles de l'autre, et l'on prendra sans doute des arrangements pour établir un parcours régulier entre Halifax et Annapolis Royal.

Ce chemin de fer de Windsor et d'Annapolis ne manquera pas de contribuer beaucoup à la prospérité de la partie occidentale de la province, et le jour n'est sans doute point éloigné où la ligne s'étendra jusqu'à Yarmouth. Alors le trajet entre Halifax et Portland pourra se faire, par chemin de fer et bateau à vapeur, en 26 ou 28 heures.

J'ai l'honneur, etc.,

A. LONGLEY.

A l'Hon. Wm. McDougall, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics,  
etc., etc., etc.

## RAPPORT DU COMMISSAIRE.

## CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE,

*Bureau du Commissaire, Halifax, juillet 1868.*

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des opérations du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1868.

Les recettes provenant du trafic s'élèvent pour l'année à.....\$251,311 94

Recettes provenant d'autres sources..... 2,682 22

Total .....\$253,994 16

L'état suivant indique la provenance des recettes :

Transport des voyageurs.....	\$114,467 44
“ des chevaux et voitures... ..	14,611 96
“ du fret.....	122,232 54
Vieux matériel.....	2,400 69
Divers .....	281 53
	\$253,994 16

Bien que les recettes de l'année aient été considérables, les dépenses les excèdent de \$1,536 35.

Les frais d'exploitations se montent, à .....	\$255,530 51
Et les recettes, comme ci-dessus à.....	253,994 16
	Déficit .....
	\$1,536 34

Les causes de ces dépenses extraordinaires sont pleinement expliquées sous les chefs suivants : “ Entretien de la voie,” “ Force motrice,” “ Chars,” “ Frais généraux ;” on pourra aussi consulter à cet égard les tableaux annexés au rapport du secrétaire-comptable.

Toute personne qui connaît un peu le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et son équipement admettra que l'entretien et les réparations du matériel roulant doivent y être très-considérables.

Les lisses et liens originairement en usage sur environ 47 milles de la ligne principale, entre Richmond et Truro et sur l'embranchement de Windsor, étaient on ne peut plus mal choisis pour notre climat et en ce qui concerne l'entretien, la sûreté,—ainsi que la rapidité des trains.

Presque toute la nouvelle voie est faite de lisses en T, à chevilles, et avec des coussinets d'acier semblables à ceux qu'on a employés sur le prolongement de Pictou. On a importé environ un mille de lisses en H que l'on a posées sur la voie aux courbes les plus fortes là où les lisses en T et leurs liens ne semblaient pas assez sûrs. Il est probable néanmoins que cette appréhension n'était pas fondée, que l'on trouvera la lisse en T suffisante pour toutes les parties de la ligne et qu'on l'emploiera bientôt exclusivement.

On a également importé d'Angleterre, durant l'année, une certaine quantité de coussinets d'acier pouvant s'adapter à la lisse en H, et l'on s'en est servi aux joints, où la lisse en H a été enlevée et coupée puis posée de nouveau, ce que l'on a toujours trouvé praticable. Toutefois, l'on ne pourra se dispenser des coussinets intermédiaires tant qu'on se servira de la lisse en H.

Le renouvellement de lourds coussinets de fonte qui se brisent à chaque instant et la pose à neuf des coins de bois qui assujettissent la lisse nécessitent beaucoup de travail et de frais.

On peut se former une idée des dépenses qu'entraîne ce seul détail par le fait que depuis six ans on a dû refondre et l'on a employé chaque année 160 tonnes de ces coussinets. Or, durant la plus grande partie de cette période, le prix de ces mêmes coussinets a été de \$35 la tonne. A ce prix, les coussinets seuls coûteraient annuellement \$5,600. Actuellement, l'on paie les coussinets \$32 la tonne, et l'année dernière on en a employé 110 tonnes qui représentent un montant de \$3,220. C'est presque cinquante pour cent de moins que les années précédentes, et pourtant ce chiffre doit être pris en considération dans les dépenses pour l'entretien de la “ voie permanente ;” il semble même fort à désirer qu'on adopte le plus tôt possible un meilleur système de liens.

Je suis heureux de dire que M. Caffrey, de Truro, fournisseur actuel de ces coussinets, donne un bien meilleur article que celui que nous recevions, il y a deux ou trois ans, de M. Dimock, de Windsor. Les nouveaux coussinets sont faits moitié de vieux métal et moitié de métal entièrement neuf.

Je crois qu'on devrait entièrement abandonner la lisse en H, pour lui subsister la lisse en T à mesure qu'on renouvellera la voie. En attendant, la substitution de chevilles d'acier aux chevilles de bois, actuellement en usage, produirait sans doute une économie. On pourrait commencer par en importer une faible quantité et s'assurer de leurs avantages avant d'en faire une forte commande.

Au mois de juin dernier, les tranchées du prolongement de Pictou furent nettoyées par Sandford Fleming, I. C., entrepreneur de cette ligne qui fit aussi d'autres ouvrages de réparation à la seule condition que le département fournirait le matériel roulant pour tous ces travaux. Le pont dit "Pile Bridge," près de Mont Uniacke, sur l'embranchement de Windsor, (à 27 milles de Richmond,) et les ponts de Blackburne, sur la ligne principale, (à 87 milles de Richmond,) demandent des réparations promptes. Presque tous les ponts de bois, sur les lignes, devront être renouvelés ou réparés avant longtemps ; ils ont tous été construits à la même époque et tous sont, plus ou moins, en détérioration. Quelques-uns de ces ponts sont soutenus par une simple charpente, et, en pareil cas, au lieu de renouveler cette charpente il serait plus économique d'y substituer des levées.

Toutes les bâtisses des stations, entre Richmond et Truro, ainsi que sur l'embranchement de Windsor, sont en bois, et quelques-unes demandent des réparations. On peut mentionner spécialement celles des *termini* de Richmond et Windsor, et celle de la station de Truro.

On a posé 30,000 traverses durant l'année. A l'avenir, on se propose de remplacer les traverses de cinq pouces par des traverses de six pouces d'épaisseur. Elles devront, de plus, être bien sèches et de meilleure qualité. Je crois qu'on réalisera ainsi une économie. Comme on le verra par le rapport du secrétaire-comptable, (A. 6,) les dépenses pour le maintien de la voie permanente ont augmenté de \$34,723.67. Plus de la moitié de cette somme, soit \$18,775.41, a été dépensée pour renouveler cinq ou six milles de la voie. Il faudra bientôt renouveler d'autres portions de la ligne et, à cet effet, importer, au printemps prochain, plusieurs milles de lisses neuves. Plusieurs nouvelles voies supplémentaires sont très-nécessaires et pour les construire on pourra employer les vieilles lisses qu'on remplacera sur la voie. Les deux voies supplémentaires de Shubenacadie, l'une pour le trafic avec Maitland (20 milles en descendant la rivière Shubenacadie), et l'autre aboutissant à la carrière à plâtre de Bogg et Tremain, doivent être regardées comme indispensables. Maitland est un village qui prospère rapidement et où la construction des navires ainsi que plusieurs autres industries se développent tous les jours. Faute de la ligne supplémentaire en question, une grande partie du commerce de cette localité se fait avec St. Jean N. B.,— et il en résulte une double perte pour la province et le chemin de fer. On exportera une quantité considérable de plâtre de la carrière de Bogg et Tremain, sitôt que cette voie supplémentaire sera établie. Il faudrait aussi des voies supplémentaires aux endroits suivants : à mi-chemin entre New-Glasgow et Pictou Landing, pour le trafic du charbon ; à Lonsburg, pour le transport du bois de chauffage et de construction ; à Riversdale, pour le service d'une fabrique de bobines, (*spool factory*;) que l'on doit prochainement établir ; à la jonction de Windsor pour rendre plus facile et plus sûr le passage des trains ; enfin, à environ deux milles de Windsor pour le commerce du plâtre à cet endroit.

Quelques sections de la voie sont tellement basses et plates qu'il est impossible de les assécher. Il faudrait jeter une quantité de gravier sur les lignes durant la prochaine saison. L'inspecteur des chemins évalue la quantité à 3,500 verges cubes pour la ligne principale, et à 2,500 verges cubes pour l'embranchement de Windsor, en tout 5,900 verges cubes ; coût, 70 centimes. par verge cube, soit \$130.

Les culées du pont de Darmouth (à 8½ milles de Richmond,) sont en fort mauvais état et il faudra les renouveler l'année prochaine. Ce pont n'est construit que depuis dix ou douze ans, et la maçonnerie devait être bien mauvaise, ce qui ne fait pas l'éloge du constructeur.

Le pont de Jordan (embranchement de Windsor, à 27½ milles de Richmond), aura besoin de nouvelles longrines l'année prochaine. Le pont repose sur des piliers de bois et le meilleur moyen de le réparer serait de poser des longrines de bois neuves.

#### CHARS A MARCHANDISES ET A VOYAGEURS.

En consultant les tableaux annexés au rapport du secrétaire-comptable, on verra que les dépenses sous ce chef ont excédé de \$13,217.25 celle de l'année dernière. Cette augmentation est due principalement à l'ouverture du prolongement de Pictou, car on a exploité 145 milles en 1868, tandis qu'en 1867 on n'a exploité que 113 milles durant 5 mois et 145 milles durant un mois. La durée de la période pendant laquelle on a employé les chars, a contribué aussi à rendre les réparations considérables :

Toutefois, depuis deux ans, on n'a pas suffisamment renouvelé les chars à fret et à plate forme; or le trafic augmente rapidement, et il faudra faire des additions considérables au matériel roulant durant l'année.

Au commencement de la saison prochaine, il faudra également construire deux nouveaux chars de première classe et deux de seconde classe pour les voyageurs.

### FORCE MOTRICE.

Sous ce chef, les dépenses de cette année, comparées à celles de l'année dernière, ont augmenté de \$15,258.31. On a employé pendant longtemps les mêmes locomotives (sauf trois qu'on a dernièrement importées), et les réparations ont dû nécessairement être très-considérables. D'après le rapport du surintendant des locomotives, elles sont toutes aujourd'hui en bon état. On fait construire à Kingston deux locomotives, qui seront probablement prêtes vers la fin de 1868. On en a grand besoin. Les trois locomotives achetées de la compagnie dite "*Canadian Engine and Machinery Company*" à Kingston, ont donné grande satisfaction, l'une d'elles a parcouru 26,000 milles durant l'année. Je recommanderais fortement que le département fit construire à Kingston, durant la saison, une ou deux locomotives. Je recommanderais aussi que ces locomotives fussent très-puissantes, soit de quarante tonnes, pour le transport du gros fret. On réaliserait ainsi, je crois, une économie réelle, car la plupart des locomotives demandent des réparations si coûteuses qu'il est, enfin de compte, plus avantageux d'en acheter de nouvelles pour ce genre de service.

La raison pour laquelle je recommanderais fortement la construction d'une ou deux locomotives à Richmond, c'est que je suis persuadé qu'on peut les construire aussi bien et à bien meilleur marché dans nos ateliers que partout ailleurs. Il y a deux ans, des personnes bien renseignées prétendaient que le département ne devait ni ne pouvait construire des chars de première classe pour les voyageurs. Pour moi, persuadé qu'on pouvait les construire aussi bien et à aussi bon marché dans notre atelier qu'ailleurs, je fus tenté de faire l'expérience, et la comparaison entre ces locomotives et celles construites à l'étranger fait voir que l'expérience a été couronnée de succès; ce qu'il y a de plus satisfaisant c'est qu'on a ainsi économisé près de quinze pour cent. Les chars faits dans le pays sont supérieurs comme modèle et fini, et leur mouvement est plus doux que celui des chars importés.

Je suis persuadé que nous réussirions aussi bien dans la construction de locomotives et que le temps est arrivé où tout le matériel des moteurs devrait être construit dans nos ateliers. Cette recommandation est pleinement justifiée par le coût du fret et des assurances, pour les chars et les locomotives, ces derniers surtout, ainsi que les délais dans l'importation, à part les considérations relatives au développement de l'industrie de la province, la main-d'œuvre, etc., etc. Je sollicite donc fortement votre approbation pour les recommandations précédentes. En 1868, les locomotives ont parcouru 60,616 milles de plus qu'en 1867. Cette partie de l'exploitation n'a coûté qu'une fraction de plus que l'an dernier, sauf en ce qui regarde le bois de chauffage. Les réparations n'ont coûté que  $\frac{78}{100}$  pour cent de plus que l'an dernier. Par suite de la rigueur du froid, l'hiver dernier, 40 liens se sont brisés. Le coût des autres matériaux pour réparations a été considérable en proportion. Les liens d'acier récemment importés ont donné la plus grande satisfaction; aucun d'eux ne s'est brisé.

### FRAIS GÉNÉRAUX.

En consultant le tableau (A. 7) annexé au rapport du secrétaire-comptable, on verra que les dépenses sous ce chef ont augmenté de \$8,260.86 durant l'année. Les causes d'augmentation sont les mêmes que pour les autres items.

### SÉPARATION DES TRAINS.

Le 7 mai dernier, les trains furent séparés et un train express de voyageurs fait depuis lors le trajet, aller et retour, entre les *termini* savoir: Richmond, Pictou et Windsor.

Cet arrangement a nécessité un train additionnel entre Richmond et Pictou et, par

suite, un surcroît de dépenses ; mais les circonstances m'ont semblé justifier cette altération. Les trains de voyageurs ont fait vingt milles à l'heure et les trains mixtes quinze.

Des trains express ont régulièrement opéré la jonction avec le vapeur qui fait le trajet entre Windsor et St. Jean, lorsque le train ordinaire n'arrivait pas à temps. On a également expédié un grand nombre de trains de fret extra, pour les besoins croissants du trafic. Il a été généralement difficile de faire face aux besoins du trafic avec le matériel disponible.

Lorsque les trains furent séparés on fit aussi, pour le "transport des chevaux et voitures" un changement qui a eu pour effet de débarrasser les trains d'un trafic embarrassant, inutile et peu profitable.

Le changement principal concernait les charretiers (*teamsters*) qui, transportés gratuitement jusqu'alors, ont été requis de payer le prix commun. Cette classe d'industriels a naturellement été peu satisfaite de cette modification, mais il en est résulté de grands avantages pour le public, et cette mesure a généralement été approuvée. Dans mon dernier rapport, j'ai donné toutes les explications nécessaires à ce sujet, et je crois inutile de les répéter ici. Il est impossible de satisfaire tout le monde, mais le département a toujours essayé de rendre la ligne aussi avantageuse que possible au public, tout en prenant les moyens de faire face aux lourdes dépenses qui sont indispensables.

Durant l'année on a transporté 166,256 voyageurs, plus 53 membres de la législature, 1,918 volontaires, 1,636 soldats réguliers, 8 immigrants,—total: 169,871. En outre, on a transporté gratuitement 7,702 charretiers. Il est bon de faire remarquer ici que le changement relatif au transport des chevaux et voitures n'a eu lieu que vers la fin de l'année fiscale, le 7 de mai.

Le poids du fret transporté durant l'année, y compris celui des voitures chargées, a été de 91,770 tonnes. Le poids du fret transporté sur le parcours d'un mille, 3,345,141 tonnes. La recette moyenne par tonne est de \$1.50, et la recette par tonne et par mille de \$4.09 centins.

#### PROLONGEMENT DU QUAI A RICHMOND.

Le prolongement du quai à Richmond qui, jusqu'à présent, a coûté \$18,285.16, a été d'une grande utilité, et sera beaucoup plus avantageux lorsqu'il sera terminé.

#### HANGAR A FRET ET ATELIER DES CHARS.

Avant la fin de l'année prochaine, il sera indispensable de construire un nouveau hangar à fret à Richmond, vu que les hangars actuels ne suffiront plus.

Un atelier des chars, avec des facilités pour l'emploi de machines perfectionnées, est également nécessaire et devrait être établi durant la saison prochaine.

Le hangar coûterait probablement \$2,000, et l'atelier \$4,000, non comprises les machines. On avait l'intention de commencer la construction de ces bâtisses avant la fin de la présente année fiscale, mais des obstacles imprévus ont empêché l'exécution de ce projet. Toutefois, une somme équivalente au coût probable de ces bâtisses a été votée, et les contrats seront probablement passés, pour les matériaux, l'hiver prochain afin de pouvoir commencer la construction à l'ouverture du printemps.

#### CONTRAT DE M. HYDE POUR LE BOIS.

Je résumerai en peu de mots ce que j'ai à dire sur ce point : le contrat a été la source de beaucoup de désagréments et a occasionné des pertes sérieuses au département. Bien que M. Hyde se donne toute la peine possible pour se procurer de bon bois, je crois que le bois fourni est inférieur à celui que nous avions avant la passation du contrat. Cette observation s'applique surtout au *bois mou* (un sixième de toute la quantité fournie), dont une partie ne vaut réellement pas la moitié du prix qu'il coûte. J'ai eu, avec M. Hyde, un entretien dans lequel nous avons discuté s'il ne serait pas possible de modifier son contrat et d'abandonner l'usage du bois mou ; mais je ne sais si l'on pourrait mettre le projet à exécution. On réaliserait une économie considérable en substituant le charbon au bois dans les locomotives, et c'est ce qu'on fera bientôt sur l'embranchement de Windsor.

## GOLFE DU ST. LAURENT.

La circulation et le trafic entre les Provinces d'Ontario et Québec et l'Île du Prince Édouard, *via* Pictou, ont considérablement augmenté durant l'année, et continueront sans doute à augmenter.

## TRANSPORT DU CHARBON.

La stagnation présente du commerce de charbon a beaucoup réduit le trafic provenant de cette source, mais des chargements considérables ont été faits à Pictou durant la saison, et il est probable que le commerce augmentera beaucoup l'année prochaine. Bientôt même, il n'est pas douteux que, par l'intermédiaire de la ligne ferrée, ce trafic deviendra immense.

## CHEMIN DE FER DE WINDSOR ET D'ANNAPOLIS.

Cette ligne sera complétée vers la fin de 1869. On espère fermement que la section entre Annapolis Royal et Wolfville (68 milles) sera ouverte à la circulation vers la fin de juillet 1869. Si l'on peut heureusement jeter les fondations des piliers du pont sur "l'Avon," il est probable que toute la ligne sera ouverte à la circulation vers la fin d'octobre, 1869.

L'ouverture du chemin de fer de Windsor et d'Annapolis augmentera le trafic des lignes du gouvernement.

Je n'ai pas besoin de rappeler ici que les bâtisses à la station de Richmond sont dans un état déplorable.

Je regrette d'avoir à signaler cinq accidents graves durant l'année. Les noms des victimes, l'époque et le lieu des accidents sont indiqués dans le rapport du surintendant du trafic.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

A. LONGLEY.

A L'Hon. W. McDougall, C. B.

Ministre des Travaux Publics.

APPENDICE No. 21.—*Suite.*

## CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

## (APPENDICE A.)

HALIFAX, NOUVELLE-ECOSSE, Juillet 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport des opérations du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1868, avec les états suivants :—

A 1. Balance générale.	
“ 2. Compte du capital avec relevés, de 1 à 11.	
“ 3. Compte du revenu, do 12 à 15.	
“ 4. Etat comparatif de la force motrice pour les années expirées au 30 juin 1867 et 1868.	
“ 5. Etat comparatif des chars à voyageurs et à fret pour la même période.	
“ 6. Etat comparatif des frais d'entretien de la voie et des bâtisses, même période.	
“ 7. Etat comparatif des frais généraux, même période.	
“ 8. Relevé trimestriel des recettes et dépenses.	
“ 9. Etat du matériel en magasin.	
En consultant le compte du capital, A 2, on verra que le montant total reçu pour la construction de la ligne jusqu'au 30 juin 1868, est de.....	\$6,769,476 32
Et que les dépenses sur la ligne entre Halifax et Truro, à l'est, et la Jonction de Windsor et Windsor, à l'ouest, sont.....	\$4,378,079 61
Les dépenses sur le prolongement de Truro à Pictou, sont de.....	2,321,567 98
Dépenses sur toute la ligne.....	6,699,647 59
Balance non dépensée, (Voir le bordereau).....	\$69,828 73
En consultant le compte du revenu, A. 3, on verra que comparativement à 1847 il y a, dans les recettes générales, une augmentation de.....	\$42,255 83
Et une augmentation des frais d'exploitation de.....	71,460 09
En comparant les recettes générales de 1868 à celles de 1867, on trouve une augmentation de.....	19.96 p. cent.
Dans les frais d'exploitation, il y a eu une augmentation de.....	38.82 “
Les frais d'exploitation pour 1868, comparés aux recettes générales, donnent une proportion de $100\frac{60}{100}$ pour cent, pour $86\frac{92}{100}$ pour cent, durant la même période en 1867.	

Le tableau suivant indique l'augmentation des divers services, comparativement à 1867.

Spécification.	Augmentation.
Force motrice.....	\$15,258 31
Chars à marchandises et à voyageurs.....	13,217 25
Entretien de voies et de bâtisses.....	34,723 67
Charges générales.....	8,260 86
	\$71,460 09

En examinant les états comparatifs (de A. 4 à A. 7) on verra aisément dans quels comptes l'augmentation s'est produite.

L'augmentation sous le titre général de "force motrice" doit être attribuée à la rigueur de l'hiver dernier, à la durée de la période pendant laquelle les locomotives ont fait le trajet, ainsi qu'au prolongement de la ligne jusqu'à Pictou, toutes causes qui ont nécessité des réparations importantes au matériel roulant.

Les mêmes observations s'appliquent aux "chairs à voyageur et à fret."

L'augmentation sous le chef "entretien de la voie" doit être attribuée partie aux causes ci-dessus et partie à la pose de 4½ milles de lisses; cette augmentation représente \$18,775.41, comme on pourra le voir en consultant l'état A 6.

L'entretien de la voie permanente a coûté \$621.07 par mille durant l'année expirée au 30 juin 1868, ce montant comprend les 4½ milles de lisses neuves mentionnées plus haut. En déduisant la somme payée pour la pose de ces lisses, on trouve que l'entretien ordinaire de la voie a coûté \$491.58.

Il est assez difficile de faire une comparaison avec 1867, vu que le prolongement de Pictou a été ouvert sur différents parcours et à diverses époques durant l'année. Voici néanmoins le résultat :

	Milles ouverts.	Coût par mille.
6 mois expirant le 30 décembre 1866.....	93.75	\$339 53
5 mois expirant le 31 mai 1867.....	113	171 34
1 mois expirant le 30 juin 1867.....	145	28 54

Le tableau suivant indique les opérations de la ligne pour les années expirées au 30 juin 1866, 1867 et 1868, respectivement :

Spécification.	Année expirant le 30 Juin 1866.	Année expirant le 30 Juin 1867.	Année expirant le 30 Juin 1868.
Recettes de toutes sources .....	\$196,526 88	\$211,768 33	\$253,994 16
Frais d'entretien.....	163,191 88	184,070 42	255,530 51
	\$33,335 00	\$27,697 91	*\$1,536 35

Les registres et comptes M. Jones, garde-magasin, ont été examinés et trouvés exacts, et son inventaire est complet, comme le prouve l'état A. 9.

J'ai l'honneur, etc.,

THOMAS FOOT,  
Secrétaire et Comptable.

A. LONGLEY, écr., Commissaire en chef.

\*Déficit.



F <sup>o</sup> CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—COMPTE DU CAPITAL		Avoir.	
1868.	1868.		
30 juin. Dépenses, pour construction du ch. de fer de Halifax à Winsor et Truro, jusq. 30 juin 1867, (d'après le dern. rapport)	4,345,136 04		
Do. do. année expirée au 30 juin, 1868, nouvelles voies supplémentaires, d'après le relevé 1...	\$8,026 19		
Service de station, relevé 2...	2,556 79		
Services divers, do 3...	2,2360 59	32,943 57	60,509 53
Dépenses pour construction du ch. de fer de Pictou, de Truro à Pictou, jusq. au 30 juin 1867 (d'après le dernier rapport) ...	1,946,892 54	4,878,079 61	4,371,400 68
Do. do. do. pour l'année expirée au 31 juin 1868, Locomotives, relevé 4 .....	10,153 29		
Voie et exploitation, relevé 5...	172,422 99		
Voie permanente do 6...	97,148 68		
Matériel roulant do 7...	42,925 77		
Serv. de l'eau aux stat. do 8...	17,749 80		
Serv. du quai du b. pas. do 9...	25,515 50		
Dépenses générales do 10...	1,852 44		
Services divers do 11...	6,906 97	374,675 44	167,000 00
		2,321,567 98	2,398,075 64
		6,699,647 59	
		69,828 73	
Balance.....		\$ 6,769,476 32	\$ 6,769,476 32



(A 4.)

ETAT COMPARATIF—FORCE MOTRICE.—POUR LES ANNÉES EXPIRÉES AU 30 JUIN 1867, ET AU 30 JUIN, 1869.

DETAIL.	Année expirée au 30 Juin 1867.	Année expirée au 30 Juin 1868.	Augmentation	Diminution.
Salaire des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs .....	9,225 15	12,128 50	2,903 35	
Bois consommé dans le trajet.....	29,017 73	31,202 77	2,185 04	
Huile do .....	1,793 64	2,013 18	219 54	
Suif do .....	1,267 53	1,791 91	524 38	
Perte sur do .....	840 25	1,035 26	195 01	
Salaire du surintendant des locomotives, commis, frais de bureau .....	1,889 16	2,415 10	525 94	
Matériaux, etc., pour réparer les locomotives et tenders, y compris la garniture de pistons.	6,313 35	8,740 87	2,427 52	
Salaire des ouvriers employés à ces réparations.....	8,159 14	10,874 42	2,715 28	
Ouvrages non exécutés par les employés du chemin de fer, sous le même chef.....	1,168 59	2,910 88	1,742 29	483 95
Réparations aux machines, ateliers et salle des locomotives.....	2,605 81	2,121 89	.....	
Réparations et renouvellements d'outils, lampes, etc.....	2,156 29	3,064 96	908 67	
Eau, bois, pompes, réservoirs, réparations.....	3,676 51	4,517 61	841 10	
Divers.....	1,189 96	1,744 10	554 14	
	\$69,303 14	84,561 45	15,258 31	
			15,742 26	483 95
				483 95

(A. 5.)

## ETAT COMPARATIF—CHARS A MARCHANDISES ET VOYAGEURS.

POUR LES ANNÉES RESPECTIVEMENT EXPIRÉS AU 30 JUIN 1867 ET AU 30 JUIN 1868.

	Année expirée au 30 Juin 1867.		Année expirée au 30 Juin 1868.		Augmentation	Diminution.
	1867.	1868.	1867.	1868.		
Salaires des conducteurs, garde-frein, portefaix et proposés aux voies d'évitement. ....	12,174 32	16,132 17	16,132 17	3,957 85		163 32
Huile employée pour la garniture de pistons.....	680 77	517 45	517 45	277 17		
Perte sur do .....	181 79	408 96	408 96	1,211 36		
Salaires du surintendant du roulement, commis et frais de bureau.....	3,181 13	4,392 49	4,392 49	4,697 02		
Salaires des chefs de stations et des agents proposés aux marchandises.....	7,135 54	11,832 56	11,832 56	3,669 90		
Matériaux, etc., pour réparations aux chars.....	4,425 47	8,095 37	8,095 37	2,160 41		
Salaires des ouvriers employés à ces réparations.....	3,155 42	5,313 83	5,313 83	346 93		
Ouvrages non exécutés par les employés du chemin de fer, sous le même chef.....	750 72	1,097 65	1,097 65	285 86		
Réparations aux ateliers, renouvellements et réparations d'outils, etc.....	355 02	640 88	640 88	670 51		
Articles divers employés sur les trains.....	558 12	1,228 63	1,228 63	121 68		
Combustible do .....	307 25	428 63	428 63	804 58		
Salaires des aiguilleurs.....	790 60	1,595 18	1,595 18	745 26		
Remboursements sur marchandises et billets.....	3,524 61	2,766 40	2,766 40			758 21
Divers.....	594 74	1,340 00	1,340 00			
	37,765 50	55,792 50	55,792 50			3,428 86
Chars—plateformes.....	3,428 86					1,380 89
Chars à compartiments, pour marchandises.....	1,380 89					
	18,948 53					5,731 28
	5,731 28					
	13,217 25					
	\$42,575 25	55,792 50	55,792 50			

(A. 6.)

ETAT COMPARATIF—ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES EDIFICES.

POUR LES ANNÉES RESPECTIVEMENT EXPIRÉES AU 30 JUIN 1867 ET AU 30 JUIN 1868.

DETAIL.	Année expirée au 30 Juin 1867.	Année expirée au 30 Juin 1868.	Augmentation	Diminution.
	Entretien de la voie par section.....	25,876 47	28,634 05	2,757 58
Salaires des inspecteurs et cantonniers.....	2,080 70	2,829 96	749 26	
Coussinets, fiches, traverses, etc.....	17,417 43	20,298 24	2,880 81	
Menus articles.....	142 82	251 34	108 52	
Réparations et renouvellements d'outils.....	1,099 94	2,204 88	1,104 94	
Réparations aux stations, quais, édifices et plateformes.....	3,003 51	5,653 93	2,650 42	
Réparations aux chasse-neige.....	3 50	30 93	27 43	
Réparations aux ponts, aqueducs et clôtures ( <i>cattle guards</i> ).....	1,777 03	2,167 17	390 14	
Réparations aux clôtures ( <i>fencing</i> ).....	2,218 43	1,755 48	.....	462 95
Dépenses pour enlever la neige et la glace.....	1,379 30	7,069 90	5,690 60	
Lisses neuves et pose do .....	333 12	18,775 41	18,775 41	
Divers.....		384 63	51 51	
			35,186 62	462 95
	\$55,332 25	90,055 92	34,723 67	

(A. 7.)  
ETAT COMPARATIF—FRAIS GENERAUX.

POUR LES ANNEES RESPECTIVEMENT EXPIREES AU 30 JUIIN 1867 ET AU 30 JUIIN 1868.

DETAIL.	Année expirée au 30 Juin 1868.	Année expirée au 30 Juin 1868.	Augmentation	Diminution.
	Traitement du commissaire, secrétaire, comptable, commis et frais de bureau.....	5,060 77	7,054 44	1,993 67
Impressions, annonces et billets.....	4,346 70	4,469 26	122 56	
Régistres et papeterie.....	2,081 92	2,007 92	.....	70 00
Accidents arrivés aux employés et dommages à des animaux et marchandises.....	467 96	785 36	287 40	
Gardiens de stations.....	902 92	1,185 61	282 69	
Combustible, huile pour éclairage et dépenses secondaires aux stations.....	1,872 85	3,142 15	1,269 30	
Télégraphie.....	1,404 97	2,488 65	1,083 68	
Bateau passeur, havre de Picton.....	.....	2,654 33	2,654 33	
Divers.....	721 69	1,382 87	661 18	
			8,334 86	70 00
			74 00	
	\$16,859 78	25,120 64	8,260 86	

(A. 8.)

## RELEVÉ DES RECETTES ET DÉPENSES.—POUR LES DOUZE MOIS EXPIRÉS AU 30 JUIIN 1868.

TRIMESTRE EXPIRANT	Recettes générales.	Dépenses.	Revenu net.	Déficit.
	Au 30 septembre 1867.....	69,669 92	50,115 82	19,553 10
“ 31 décembre “.....	70,714 36	69,651 60	1,062 76	
“ 31 mars 1868.....	44,170 99	66,929 69	.....	22,758 70
“ 30 juin “.....	69,438 39	68,832 40	606 49	
			21,222 35	22,758 70
	\$253,984 16	255,530 51		21,222 35
				1,536 35

(A. 9.)

## ETAT DU MATERIEL (SUPPLIES) DISPONIBLE AU 30 JUIN 1868.

Fer.....	Lbs. ....	174,045	\$6,262 42	
Fer, travaillé ou en partie.....	Lbs. ....	48,067	3,411 20	
Cuivre et fonte.....	Lbs. ....	4,958	2,691 13	
Bandages dits " <i>Diving Loumoo</i> ".....	Lbs. ....	20,804	2,589 67	
Do do acier.....	Lbs. ....	24,534	3,653 72	
Do dits " <i>Tender Loumoo</i> ".....	Lbs. ....	6,224	472 62	
Do do acier.....	Lbs. ....	35,511	5,414 00	
Essieux.....	Lbs. ....	33,216	1,574 64	
Acier et ressorts d'acier.....	Lbs. ....	23,743	2,398 86	
Roues de locomotives.....	No. ....	51	940 46	
Do de tenders.....	No. ....	86	1,365 15	
Roues de chars.....	No. ....	360	6,643 91	
Vitres.....	No. ....	273	564 55	
Freins (barres et coussinets).....	No. ....	3,396	509 00	
Bois ( <i>Lumber</i> ).....	Pieds. ....	465,214	14,922 13	
Peinture et huile.....			321 30	
Huile, kerosene, résine et huile d'olive.	Galls. ....	837 $\frac{1}{2}$	861 81	
Cacoutchouc.....			454 89	
Clous.....			223 84	
Articles divers.....			3,815 80	
				59,091 10
Bois de chauffage.....	Cordes....	2,409 $\frac{65}{100}$	7,079 65	
Charbon.....	Minots...	213 $\frac{10}{100}$	229 30	
Huile.....	Galls. ....	2,009 $\frac{75}{100}$	1,944 55	
Suif.....	Lbs. ....	2,355	317 44	
Chiffons.....	Lbs. ....	3,153	546 32	
Traverses.....	No. ....	13,085	2,339 67	
Lisses d'acier.....	Lbs. ....	53,264	2,435 33	
Liens.....	No. ....	800	980 37	
Rous de chars-à-bras.....	Setts ....	10	292 98	
Clefs simples et doubles.....	No. ....	66,000	66 00	
Articles divers.....			140 11	
Billets.....	No. ....	746,292	970 10	17,341 80
				\$76,432 90

THOMAS FOOT.

## RELEVÉ 1.

## NOUVELLES VOIES D'ÉVITEMENT ENTRE HALIFAX, TRURO, ET WINDSOR.

DETAIL.	Année expirée le 30 juin 1868.	Total.
A Richmond .....	\$714 80	
Au moulin à scie de Weir et Cie.....	3,114 00	
A H. Hyde, Truro.....	810 20	
A la briqueterie de Nash et Cie.....	332 73	
do Grove.....	280 73	
Moulin à plâtre de Pellow .....	2,773 73	
		\$8,026 19

## RELEVÉ 2.

## SERVICE DES STATIONS ENTRE HALIFAX, TRURO, ET WINDSOR.

DETAIL.	Année expirée le 30 juin 1868.	Total.
A Richmond.....	\$1,854 73	
" Wickwire.....	298 40	
" Ellershousc.....	53 00	
" Newport.....	350 66	
		\$2,556 79

## RELEVÉ 3.

## SERVICES DIVERS ENTRE HALIFAX, TRURO, ET WINDSOR.]

DETAIL.	Année expirée le 30 juin 1868.	Total.
Traverses du chemin, clôtures, etc .....	\$76 22	
Prolongement du quai à Richmond.....	18,285 16	
Quai à Parrsboro.....	3,073 50	
Intérêt payé à la banque de la Nouvelle-Ecosse.....	901 71	
Divers .....	24 00	
		\$22,360 59

## RELEVÉ 4.

## GÉNIE CIVIL. PROLONGEMENT DE TRURO À PICTOU.

DETAIL.	Année expirée au 30 juin 1868.		Total.
	Travaux faits par l'entrepreneur.	Travaux faits par le Département.	
Salaire du personnel, inspecteurs, ouvriers, etc.....		2,713 33	
Frais d'exploration.....		107 21	
Frais de voyage, télégraphique, etc.....		362 70	
Impressions et annonces.....		659 25	
Papeterie, articles de dessin, loyers, etc.....			
Services divers.....			
	\$6,310 80	3,842 49	10,153 29

## RELEVÉ 5.

## VOIE ET CONSTRUCTIONS. PROLONGEMENT DE TRURO À PICTOU.

DETAIL.	Année expirée au 30 juin 1868.		Total.
	Travaux faits par l'entrepreneur.	Travaux faits par le Département.	
Déblai.....			
Clôtures et barrières.....			
Pont et aqueduc, maçonnerie.....			
Pilotis de bois, fondations.....		101 79	
Excavations et nivellement.....			
Assèchement et protection des tranchées et levées.....			
	\$172,321 20	101 79	172,522 99

## RELEVÉ 6.

## VOIE PERMANENTE. PROLONGEMENT DE TRURO À PICTOU.

DETAIL.	Année expirée au 30 juin 1868.		Total.
	Travaux faits par l'entrepreneur.	Travaux faits par le Département.	
Lisses, etc.....		918 58	
Liens des lisses.....		130 00	
Traverses.....		120 33	
Ballast.....			
Pose de la voie.....		38 70	
	\$95,941 07	1,207 61	97,148 68

## RELEVE 7.

## MATÉRIEL ROULANT. PROLONGEMENT DE TRURO À PICTOU.

DETAIL.	Année exp. au 30 juin 1868.		Total.
	Trav. faits par l'entrepreneur.	Trav. faits par le Départ.	
Locomotives .....		21,551 71	21,551 71
Chars de 1ère classe.....		3,250 91	3,250 91
"    2me    "    .....		2 67	2 67
Chars à compartiment pour marchandises.....		231 08	231 08
Chars-platformes.....			
Chars à ballast.....			
Chars à bestiaux.....			
Chars à charbon.....		16,194 45	16,194 45
Chasse-neige.....		1,694 95	1,694 95
	\$.....	42,925 77	42,925 77

## RELEVE 8.

## SERVICE DES STATIONS ET DE L'EAU. PROLONGEMENT DE TRURO À PICTOU

DETAIL.	Année exp. au 30 juin 1868.		Total
	Trav. faits par l'entrepreneur.	Trav. faits par le Départ.	
Richmond.....		37 39	
Truro.....			
Union.....		70 37	
Riversdale.....		669 46	
West River.....		165 73	
New Lairg.....		232 49	
Glengarry.....		150 73	
Hopewell.....		166 73	
Coal Mines.....			
New Glasgow.....		335 18	
Fisher's Grant.....			
Débarcadère de Pictou.....		489 17	
Pictou.....		352 55	
	\$15,080 00	2,669 80	17,749 80

## RELEVÉ 9.

## SERVICES DES QUAIS ET DES BATEAUX PASSEURS.—PROLONGEMENT DE TRURO A PICTOU.

DETAIL.	Année exp. au 30 Juin 1868.		Total.
	Trav.faits par l'entreprene'r.	Trav.faits par le Départ.	
Service des bateaux passeurs sur le kâvre de Pictou.....	\$23,200 00	24 60	23,224 60
Quai à Fisher's Grant.....	1,244 00	.....	1,244 00
Do Pictou.....	1,000 00	46 90	1,046 90
	\$25,444 00	71 50	25,515 50

## RELEVÉ 10.

## FRAIS GÉNÉRAUX.—PROLONGEMENT DE TRURO A PICTOU.

DETAIL.	Année exp. au 30 Juin 1868.		Total.
	Trav.faits par l'entreprene'r.	Trav.faits par le Départ.	
Salaire du secrétaire, comptable, (proportion du).....		384 00	384 00
Frais de bureau, timbres-poste, papeterie, loyer, etc.....		323 89	323 89
Frais de voyage, télégraphie, etc.....		58 74	58 74
Impressions et annonces.....		25 00	25 00
Frais de justice.....		673 65	673 65
Divers.....		387 16	387 16
	\$ .....	1,852 44	1,852 44

## RELEVÉ 11.

## SERVICES DIVERS.—PROLONGEMENT DE TRURO A PICTOU.

DETAIL.	Année exp. au 30 Juin 1868.		Total.
	Trav.faits par l'entreprene'r.	Trav.faits par le Départ.	
Machines et outils.....		190 17	190 17
Réclamation de l'entrepreneur.....		397 65	397 65
Transport des matériaux.....		6,319 15	6,319 15
	\$ .....	6,906 97	6,906 97

RELEVE 12.  
FORCE MOTRICE.

DETAIL.	Semestre expirée au 30 Sept. 1867.	Semestre expirée au 31 Déc. 1867.	Semestre expirée au 31 Mars 1868.	Semestre expirée au 30 Juin 1868.	Total.
Salaires des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.	2,741 10	2,878 31	3,130 54	3,378 55	12,128 50
Bois de chauffage consommé dans le trajet.....	6,828 66	7,749 68	7,425 00	9,199 43	31,202 77
Huile do .....	373 05	457 13	458 23	724 77	2,013 18
Suif do .....	372 36	403 65	433 31	577 59	1,791 91
Perte sur do .....	236 47	243 04	251 85	303 90	1,035 26
Salairé du surintendant des locomotives, commis et frais de bureau.....	554 64	539 99	657 95	662 52	2,415 10
Matériaux pour réparer les locomotives et tenders, y compris la garniture des pistons.....	1,378 66	800 69	1,687 19	4,874 33	8,740 87
Salaires des ouvriers em- ployés à ces réparations.	1,315 92	1,353 48	4,769 50	3,435 52	10,874 42
Ouvrages non exécutés sur la ligne pour do .....	152 10	733 22	1,032 53	993 03	2,910 88
Réparations, aux machines, ateliers et salles des loco- motives .....	463 02	414 51	753 09	491 27	2,121 89
Réparations et renouvelle- ments, outils, lampes, etc.	506 14	933 72	974 57	600 53	3,064 96
Eau, bois, pompes, hangars, réservoir, (réparations).	912 05	906 97	1,350 72	1,347 87	4,517 61
Divers .....	194 55	557 28	457 84	534 43	1,744 10
	\$16,028 72	18,021 67	23,387 32	27,123 74	84,561 45

Percentage sur les recettes générales..... 33.29

## RELEVÉ 13.

## CHARS A MARCHANDISES ET A VOYAGEURS.

DETAIL.	Semestre expiré au 30 Sept. 1867.	Semestre expiré au 31 Déc. 1867.	Semestre expiré au 31 Mars 1868.	Semestre expiré au 30 Juin 1868.	Total.
Salaires des conducteurs, garde-freins, portefaix, etc.....	3,638 21	4,221 78	4,068 19	4,203 99	16,132 17
Huile pour garniture des pistons.....	107 03	99 22	121 36	189 84	517 45
Perte sur do .....	20 72	28 30	19 61	340 33	408 96
Salaire du surintendant du roulement, commis, frais de bureau.....	1,071 39	1,062 82	1,310 36	947 92	4,392 49
Salaires des chefs de stations et des préposés aux marchandises.....	2,884 74	3,019 35	3,003 72	2,924 75	11,832 56
Matériaux, etc., pour répa- rations aux chars.....	1,808 37	1,279 58	3,730 58	1,276 84	8,095 37
Salaires do .....	929 27	1,500 11	1,636 09	1,250 36	5,315 83
Ouvrages non exécutés sur la ligne do .....	80 00	4 50	698 65	314 50	1,097 65
Réparations, renouvelle- ments, ateliers et outils.	4 40	94 92	165 90	375 66	640 88
Menus articles sur les trains	292 85	249 05	549 56	137 17	1,228 63
Combustible do .....		141 36	197 40	90 17	428 93
Salaires des aiguilleurs, préposés aux signaux et garde-barrière .....	246 80	437 20	485 03	426 15	1,595 18
Remboursement sur mar- chandises expédiés, etc.	146 29	1,769 21	399 19	451 71	2,766 40
Divers.....	227 20	372 93	265 28	474 59	1,340 00
	\$11,457 27	14,280 33	16,650 92	13,403 98	55,792 50

Percentage sur les recettes générales..... 21.97

## RELEVÉ 14.

## ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES EDIFICES.

DETAIL.	Semestre expiré au 30 sept., 1867.	Semestre expiré au 31 déc., 1867.	Semestre expiré au 31 mars, 1868.	Semestre expiré au 30 juin, 1868.	Total.
Entretien de la voie par sections.	5,792 82	5,586 42	5,908 83	11,345 98	28,634 05
Salaires des insp. et cantonniers.	573 99	649 99	881 99	723 99	2,829 96
Coussinets, fiches, traverses, etc.	4,336 70	6,166 62	2,993 39	6,801 53	20,298 24
Menus articles.....	5 58	212 30	6 46	27 00	251 34
Réparations et renouvel., outils.	373 61	435 04	1,091 72	304 51	2,204 88
Réparations, quais, stations, édi- fices.....	1,383 61	2,261 51	873 64	1,130 17	5,653 93
Réparations aux chasse-neige...		14 63	16 30		30 93
Réparations aux ponts, aqueducs et clôtures ( <i>cattle guard</i> )....	467 10	1,212 98	167 13	319 96	2,167 17
Réparations, clôtures ( <i>fencing</i> ).	509 53	397 40	326 47	522 08	1,755 48
Pour enlever la neige et la glace.		1,178 30	5,890 60	1 00	7,069 90
Lisses neuves et pose.....	5,135 83	13,209 55	22 73	407 30	18,775 41
Divers.....	160 63	108 49	82 48	33 03	384 63
	\$ 18,739 40	31,433 23	18,266 74	21,616 55	90,055 92

Percentage sur les recettes générales..... 35.45

## RELEVÉ 15.

## FRAIS GENERAUX.

DETAIL.	Semestre expiré au 30 sept., 1867.	Semestre expiré au 31 déc., 1867.	Semestre expiré au 31 mars, 1868.	Semestre expiré au 30 juin, 1868.	Total.
Traitement du commis., secré- taire, comptable commis, etc.	1,748 11	1,573 37	1,866 67	1,866 29	7,054 44
Impressions, annonces et billets.	393 03	1,529 80	2,134 39	412 04	4,469 26
Registres et papeterie.....	206 74	391 31	514 10	895 77	2,007 92
Accidents aux ouvriers et dom. à des animaux et marchandises	124 25	102 00	349 14	159 97	735 36
Gardien de station.....	309 95	279 56	299 20	296 90	1,185 61
Combustible, huile, éclairage aux stations.....	409 12	1,198 09	1,104 88	430 06	3,142 15
Télégraphie.....	410 27	605 40	559 42	933 56	2,488 65
Bateau passeur, havre de Pictou.			1,660 00	994 38	2,654 38
Divers.....	289 96	236 84	156 91	699 16	1,382 87
	\$3,891 43	5,916 37	8,624 71	6,688 13	25,120 64

Percentage sur les recettes générales..... 9.89

APPENDICE C.—ETAT No. 5.—INDIQUANT LE NOMBRE DES LOCOMOTIVES ET CHARS DE DIVERS CLASSES FORMANT LE MATÉRIEL ROULANT, AU 30 JUIN 1868.

DETAIL.	Locomotives.			Chars à voyageurs et à marchandises.										Totaux.	
	Voyageurs.	Ballast.	Total.	Chars à voyageurs 1ère classe.	Chars à voyageurs 2me classe.	Chars à voyageurs 2e cl. et p. malles et bag. réunis.	Chars pour malles et bagages.	Chars à bestiaux.	Chars à compart. pour marchandises.	Chars à montons.	Chars-plateformes.	Chars à bascule lat.	Chars à charbon 5 T.		Chasse-neige.
Matériel d'après le rapport de l'an dernier.....	18	4	22	12	7	1	5	29	42	1	176	11	60	3	287
Construit pour le prolongement de Fictou.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	2	70
Chars p. malles et bag. conv. en chars p. voy. mal. et bag.	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
Chars à comp. convertis en chars à plate-forme.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Importés des Etats-Unis.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Importés de Kingston (Ontario).....	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Totaux.....	19	4	23	14	7	4	5	29	48	1	177	11	61	5	362
Moins, abandonnés, brisés, convertis ou vendus.....	.....	4	4	.....	.....	.....	3	2	5	1	15	.....	.....	.....	26
Liste du matériel roulant au 30 Juin, 1868.....	19	.....	19	14	7	4	2	27	43	.....	162	11	61	5	386
Augmentation.....	1	.....	1	2	.....	3	.....	.....	1	.....	.....	.....	61	2	69
Diminution.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	3	2	.....	1	14	.....	.....	.....	20
Augmentation, net.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49

Richmond, le 30 Juin, 1868.

WILLIAM JOHNSTON.

NOTE.—Les rapports, états et relevés suivants ne sont pas insérés dans ce rapport :—

#### APPENDICE B.

Rapport de Geo. Taylor, contrôleur du roulement.

- B. 1. Le contrôleur du roulement en compte avec le commissaire du chemin de fer.  
 B. 2. Diverses sources de revenu et recettes générales à chaque station, pour les 12 mois expirés au 30 juin 1868.  
 B. 3. Etat indiquant le parcours des trains, le nombre de voyageurs et les recettes trimestrielles pour les 12 mois expirés au 30 juin 1868.  
 B. 4. Etat indiquant le nombre de voyageurs, pour les 12 mois expirés au 30 juin 1868.  
 B. 5. Etat des recettes mensuelles aux diverses stations, pour les 12 mois expirés au 30 juin 1868.  
 B. 6. do do do (Voyageurs.)  
 B. 7. do do do (Chevaux et voitures.)  
 B. 8. do do do (Marchandises, exportation.)  
 B. 9. do do do (Marchandises, importation.)  
 B. 10. Etat comparatif des recettes pour les 12 mois expirés au 30 juin 1868.  
 do do do (Marchandises, export. et imp.)  
 B. 11. do do do (Sur la ligne principale.)  
 B. 12. 1er Trimestre.—Nombre de voyageurs de 1ère et de 2me classe, partis de chaque station, et montants reçus pendant les trois mois expirés le 30 Sept., 1867.  
 “ 2me Trimestre do do do 31 Déc. 1867.  
 “ 3me Trimestre do do do 31 Mars 1868.  
 “ 4me Trimestre do do do 30 Juin 1868.  
 B. 13. .... do do pour les 12 mois exp. le 30 Juin 1868.  
 B. 14. Etat indiquant la nature des marchandises expédiées de chaque station, durant les 12 mois expirés au 30 juin 1868.  
 B. 15. Poids des marchandises d'importation (*inward*) parties de toutes les stations, jusqu'à Richmond, pour les 12 mois expirés au 30 juin 1868.

#### APPENDICE C.

Rapport de Wm. Johnson, surintendant des locomotives.

- Etat No. 1.—Parcours et consommation des locomotives, pour l'année expirée au 30 juin 1868.  
 Etat No. 2.—Nombre de milles parcourus; bois, huile et suif consommé, perte, moyenne des trains de voyageurs ordinaires et spéciaux, pour l'année expirée au 30 juin 1868, (indication de la ligne.)  
 Etat No. 3.—Milles parcourus pour tous services, bois, etc., pendant l'année expirée au 30 juin 1868. (Détail du service.)  
 Etat No. 4.—Parcours, consommation de divers articles, réparations des locomotives, pour l'année expirée au 30 juin 1868.  
 “ “ Récapitulation du coût moyen des locomotives, par mille, pour l'année expirée au 30 juin 1867.  
 do do do 30 juin 1868.

#### APPENDICE D.

RICHMOND, le 30 Sept. 1868.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'état du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.

Les tranchées sur la ligne principale et le prolongement de Pictou jusqu'à Richmond et Riversdale ont toutes été nettoyées aux frais du département, et de Riversdale à "Pictou Landing" par Sandford Fleming, écuyer.

Les tranchées sur l'embranchement de Windsor devront être entièrement nettoyées pour assurer le drainage et aussi pour empêcher l'accumulation de la glace sur la voie ce qui rend parfois dangereux l'emploi du chasse-neige. L'hiver dernier, les cantonniers ont passé, pendant deux mois, une grande partie de leur temps à couper la glace. Je recommanderais donc que le département fournisse des machines (*flange-cleaners*,) pour les lisses en H et en T, en vue de diminuer la main-d'œuvre employée à couper la glace et de faciliter la circulation des trains. On pourrait toujours employer les matériaux retirés des tranchées à combler les piliers des ponts.

Les piliers ainsi que les poutres longitudinales des ponts de Mont Uniacke et Blackburn sont en fort mauvais état, et il serait urgent de les combler avec la terre retirée des tranchées.

La culée E. du pont de Fleming, près de la station de Wickwire, a été abattue puis reconstruite. La culée O. de ce point et les culées des ponts du chemin de Dartmouth et de celui de Halifax et Truro devraient également être reconstruites.

Les poutres longitudinales et les traverses du pont Jordan, embranchement de Windsor, menacent ruine et il serait urgent de les renouveler ; mais on fera bien de substituer des longrines de fer à celles de bois. Les culées et piliers sont en maçonnerie de granit. Le coin S. O. du second pilier a légèrement tassé. Toutefois, ce défaut est peu important et je ne vois pas la nécessité de reconstruire ce pilier qui, comme tous les autres, est bâti sur le roc. Il suffirait, pour le moment d'introduire du ciment dans les fentes, mais si le tassement continuait, alors il deviendrait nécessaire de reconstruire le pilier. Tout le reste de la maçonnerie du pont est en parfait état.

On a renouvelé les madriers de pin : sur un petit pont situé près de la station de Beaver Bank ; sur deux petits ponts près de Stillwater et sur un autre pont à la tannerie de M. Godfrey ; on a placé trois barrières à bétail et deux aqueducs ouverts sur l'embranchement de Windsor, et huit barrières à bétail sur la ligne principale.

La levée au côté O. du pont de Polly Bog a tassé de près de trois pieds. Il serait bon de rétablir la voie à niveau primitif, car la résistance est augmentée par cette dépression. On devrait prendre les matériaux nécessaires à cet objet des deux côtés de la levée, vu que la pente est douce et que ce travail ne coûterait que peu de chose. Actuellement, il est impossible que les trains passent à grande vitesse à cet endroit.

29,829 traverses neuves, 1,016 coussinets combinés et 7,500 coussinets intermédiaires ont été employés dans l'entretien de la voie.

88 liens ont été renouvelés sur le prolongement de Pictou depuis le mois de novembre dernier. Il est regrettable qu'un si grand nombre ait été brisé en si peu de temps. Cela pourrait être une raison de ne pas les employer à l'avenir ; mais l'habitude qu'on a d'enfoncer les coins dans les liens a sans doute affaibli ces derniers, ou bien ces liens se sont brisés parce que les trains ont commencé à circuler avant que le ballast fût bien tassé. Après examen, je constate que deux liens seulement ont été brisés sur les cinq milles de lisses neuves posées entre Richmond et la jonction de Windsor, où le trafic et, par suite, la détérioration sont plus considérables.

Les longs froids de l'hiver dernier ont beaucoup endommagé les lisses ; soixante-quatre se sont brisés sur la section entre Bedford et la jonction de Windsor.

Quatre milles de lisses neuves ont été posés cette année entre Richmond et la jonction de Windsor, et quatre-cents verges (*yards*) près de la station Stewiacke.

Sept lisses d'acier ont été posées, au mois de novembre dernier, près du poteau de six milles, dans le but de les essayer à un endroit où les trains passent à grande vitesse.

Il faudrait un approvisionnement de lisses neuves pour renouveler la voie entre les poteaux de 2ème et 5ème milles, ainsi qu'à partir du 7ème mille jusqu'à Rocky Lake.

Les lisses et traverses au-dessus de l'aqueduc de Bedford ont besoin d'être renouvelés ; mais je crois qu'il serait inutile de faire cette réparation avant d'avoir recouvert ce même aqueduc avec des dalles, ou de l'avoir modifié ainsi que je l'ai recommandé dans des rapports précédents.

On devra ajouter du ballast à plusieurs endroits où il a été réduit par l'élévation de la voie ou autrement détruit dans les tranchées.

Après inspection, j'évalue la quantité nécessaire pour les réparations actuelles à trois milles cinq cents verges cubes sur la ligne principale, et deux mille cinq cents verges sur l'embranchement de Windsor,—en tout 3,900 verges cubes à 70 cents. la verge, soit \$4,130.

Lorsqu'il n'y a pas assez de ballast, il devient très-coûteux de maintenir la voie de niveau, et le matériel roulant en souffre beaucoup.

Outre les traverses en magasins, il en faudra 1,200 pour les réparations sur la ligne principale et 8,000 sur l'embranchement de Windsor. Je recommanderais que toutes les traverses dorénavant livrées au département eussent au moins six pouces d'épaisseur. Je trouve que c'est une fausse économie de placer sur la voie des traverses minces.

On a rallongé de 138 pieds la plateforme de Richmond et celle de Pictou Landing de 92 pieds. Un mur de front en pierre et long de 120 pieds a été terminé à la plateforme de chargement de la station de Wickwire.

On a construit une nouvelle voie supplémentaire longue de 1,086 pieds, aboutissant au hangar à bois de M. Hyde ; une autre, longue de 293 pieds, aboutissant à la briqueterie de M. Murray.

Durant la sécheresse l'approvisionnement d'eau pour les locomotives est insuffisant à Pictou Landing, New Glasgow et Glengarry. On a donc cru devoir établir un barrage dans un ruisseau voisin et un réservoir dans le hangar aux locomotives à Pictou Landing. Le coût total, y compris excavation, remblai, pose des tuyaux de fer, nouveau réservoir, etc., n'excédera pas \$700.

Je suis, etc.,

WM. MARSHALL.

A. LONGLEY, écuyer.

Commissaire du chemin de fer de la N. E.

## RAPPORT SUR LES CHEMINS DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

HALIFAX, le 7 Août, 1868.

MESSIEURS,—Les frais d'exploitation du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, durant l'année dernière, semblent avoir excédé les recettes, tandis que jusqu'au 30 juin 1867, le contraire a eu lieu pendant plusieurs années.

L'évaluation des frais d'exploitation, pour l'année courante, fournie au département des travaux publics, par le gérant local, M. Longley, afin qu'elle soit soumise au parlement, est représentée, par ce monsieur, comme trop faible d'environ \$40,000. Cette découverte, faite dans le premier semestre de l'année, semblerait indiquer que la comptabilité ou l'administration générale sont défectueuses sous certains rapports.

Un court examen de la ligne et du système de comptabilité m'a laissé convaincu que, comme préliminaire essentiel d'une réforme propre à rétablir les choses dans un état plus satisfaisant, il est urgent qu'une enquête soit faite sur le système de comptabilité et d'audit dans les diverses divisions de l'administration de la ligne ; le personnel, trop ou trop peu nombreux ; la répartition des fonctions et de la responsabilité entre les employés ; les règles et règlements établis ; le tarif pour voyageurs et marchandises ; en un mot, l'administration générale.

J'ai l'honneur de vous inviter et vous autorise, par la présente, à commencer immédiatement cette enquête, dont vous devrez m'adresser rapport en vue des changements qui pourraient être faits, avec avantage, pour le public dans chaque division.

J'ai informé M. Longley de votre nomination, en le priant de vous donner tous les renseignements et l'assistance qu'il pourra.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

W. McDougall,

Ministre des T. P.

MM.

L. CARVELL,  
T. D. TIMS,  
A. BRUNEL, Halifax.

(Incluse, No. 881.)

HALIFAX, le 18 août, 1867.

A L'Hon. Wm. McDougall,  
Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR,—L'enquête dont vous nous avez chargé est assez avancée pour nous permettre de parler sciemment de certaines questions sur lesquelles vous voulez être renseigné, en attendant que nous ayons terminé notre rapport final. Nous avons donc l'honneur de vous soumettre le mémoire suivant qui peut être considéré comme un rapport préliminaire basé sur les recommandations suivantes :—

- 1o. Transporter le bureau central à Richmond, sitôt que faire se pourra.
- 2o. Clore les registres actuels et en ouvrir de nouveaux, à partir du 1er juillet dernier, sous une forme moins compliquée.
- 3o. Nommer au bureau principal un caissier qui recevrait directement tous les deniers des agents qui les perçoivent. Ce caissier déposerait tous les jours, au crédit du receveur-général, les sommes qu'il recevrait.
- 4o. Nous approuvons entièrement le système d'effectuer tous les paiements au moyen de certificats payables par le trésor fédéral ; chaque certificat devra indiquer une somme précise, l'objet du paiement et l'autorisation en vertu de laquelle il est fait. Etat de ces déboursés devra être adressé *tous les mois* au département des travaux publics, avec pièces justificatives.
- 5o. Etablissement d'un magasin-général, et nomination d'un garde-magasin directement responsable au gérant.
- 6o. Autant que possible, se procurer toutes les fournitures par contrats, basés sur des devis accompagnés d'échantillons cachetés.
- 7o. Faire inventaire de tout le matériel et en porter les frais au nouveau compte sous ce chef. Le combustible et autres articles devront d'abord être portés au compte du matériel.
- 8o. Le garde-magasin devra tenir un état des comptes séparés au débit desquels il portera les articles fournis par le magasin et lorsqu'il, sera nécessaire, en retirera des reçus qu'il classifiera.
- 9o. Clore les registres actuellement en usage aux diverses stations et chez les agents *aux terminis*, auditer soigneusement les comptes, et remettre au bureau central le compte de tous les arrérages, afin qu'on puisse biffer ceux qui ne sont pas valables et percevoir les autres, sans avoir recours aux agents des stations.
- 10o. Destituer, aussitôt que possible, les agents de stations défalcaitaires ou incapables et les remplacer par des personnes compétentes.
- 11o. Reviser le tarif des marchandises en se basant sur quelque principe généralement admis.
- 12o. Faire le plus tôt possible les réparations considérables qu'exige le matériel roulant, afin d'être prêt pour l'emploi du charbon dans les locomotives.

13o. Le contrat pour le bois, avec M. Hyde, expire dans deux ans à partir du 1er avril prochain ; avant cette date, on devrait être prêt à employer exclusivement le charbon. Le contrat avec M. Hyde n'exige pas que l'administration achète de ce monsieur tout le combustible ; M. Longiey prétend néanmoins que l'administration est moralement obligée de le faire, telle étant la convention avec M. Hyde lors de la passation du contrat. Quoiqu'il en soit, rien n'empêche d'employer le charbon sur l'embranchement de Windsor, et nous croyons qu'on économiserait ainsi la moitié du coût du combustible.

14o. Les chars ont été jusqu'à présent réparés par *main-d'œuvre*, (*hand labor*), ce qui est nécessairement très-coûteux et a sans doute contribué à la détérioration présente du matériel roulant ; une moitié a disparu, soit par dépréciation, soit par destruction complète ; nous recommanderions qu'on se procure les machines nécessaires pour réparer les chars dans les ateliers.

15o. Réduire la vitesse des trains à une moyenne de douze (12) milles à l'heure pour les trains de voyageurs.

16o. Lorsqu'on adjoint des chars à voyageurs à des trains de marchandises, les trains-mixtes ne devront pas avoir une vitesse de plus de 12 mille à l'heure, ou, en d'autres termes, on ne devra plus attacher les chars à marchandises aux trains de voyageurs, mais les chars de voyageurs aux trains de marchandises.

17°. Faire le service des voyageurs jusqu'à Windsor et Pictou par les mêmes trains qui ne seront séparés qu'à la Jonction. A cette fin, réparer la salle des locomotives et la plateforme à ce dernier point. On économiserait ainsi un parcours considérable, sans aucun inconvénient.

18°. On pourrait congédier quelques employés, mais ce n'est pas là une réduction importante. L'administration ne peut avoir de bons employés aux prix qu'elle offre.

19°. Le fil du télégraphe sur le prolongement de Pictou, fil qui appartient à l'administration, devrait être placé sur les poteaux de la compagnie du télégraphe, car les vieux poteaux sont en fort mauvais état. Utiliser autant que possible les bureaux de la compagnie du télégraphe. L'arrangement actuel avec cette compagnie est désavantageux pour l'administration ; le modifier autant que possible.

20°. Tous les agents de stations,—pour celles où la compagnie du T. n'a pas de bureaux,—devraient savoir faire fonctionner le télégraphe, et chaque station devrait avoir un appareil télégraphique.

21°. Etablir une plateforme couverte pour les voyageurs et une salle de bagages au quai de Windsor, pour la correspondance avec les vapeurs.

22°. Agrandir le quai de Pictou. Allonger le hangar à marchandises et établir de nouvelles voies d'évitement. Ces améliorations réaliseraient une économie et prévindraient bien des dommages aux marchandises. Il est important, selon nous, que les vapeurs et autres navires transportant des marchandises en correspondance avec la ligne, puissent toujours faire un bon mouillage et que le transbordement soit facilité de toutes manières.

23°. Le mémoire suivant explique l'accroissement des frais d'exploitation sur la ligne, pendant l'année 1867-8 comparée à l'année précédente.

Nombre de milles exploités durant l'année expirée au 30 juin, 1867,—104 $\frac{3}{4}$  \*

Nombre de milles exploités durant l'année expirée au 30 juin, 1868,—145.

Augmentation du parcours, 40 $\frac{1}{4}$  milles.

Recettes de la première année, \$211,768 33 ou \$2,021 65 par mille.

Recettes de la seconde année, \$253,994 16 ou \$1,751 68 par mille.

Augmentation des recettes \$42,225 13 ou 1,049 par mille sur le parcours additionnel.

Dépenses durant la première année, \$184,069 ou \$1,753 23 par mille, et durant la seconde \$255,528 ou \$1,762 28 par mille,—ce qui indique une légère augmentation dans les frais d'exploitation par mille.

L'augmentation des dépenses générales est donc de \$71,459, et le chiffre,—en supposant que l'augmentation soit exclusivement due au parcours additionnel,—représente \$1,775 57 par mille.

Nous n'aborderons pas aujourd'hui les autres sujets mentionnés dans votre lettre d'instructions.

Le tout respectueusement soumis.

Nous avons l'honneur, etc.,

(Signé,)

L. CARVELL,  
THOMAS D. TIMS,  
A. BRUNEL,

A L'Hon. Wm. McDougall,

Ministre des Travaux Publics.

HALIFAX, le 20 août 1868.

MONSIEUR,—Comme suite au rapport préliminaire que nous avons eu l'honneur de vous soumettre le 18 août, nous vous adressons aujourd'hui un rapport final de notre

\* Ceci est une erreur. Le parcours moyen est de 106 $\frac{1}{2}$ . Cela peut affecter les comparaisons et a été corrigé dans le rapport final.—A. BRUNEL.

enquête sur les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, enquête que nous avons entreprise d'après les instructions de votre lettre du 7 août.

Vos instructions ont trait d'abord aux frais d'exploitation des chemins de fer durant l'année passée, à l'excédant de ces frais sur les recettes et elles signalent le contraste entre le revenu net de l'année susdite et celui des années précédentes ; elles signalent encore l'excédant des frais d'exploitation pour l'année courante sur l'évaluation fournie au département des travaux publics pour le gérant local, et enfin elles appellent notre attention sur les vices apparents du système de comptabilité ou de l'administration générale. Vous nous chargez de "faire une enquête sur le système de comptabilité et d'audition dans les diverses divisions de l'administration de la ligne, le personnel trop ou trop peu nombreux, la répartition des fonctions et la responsabilité entre les employés, les règles et règlements établis, le tarif pour voyageurs et marchandises, en un mot sur l'administration générale."

Enfin vous nous invitez "à vous adresser rapport du résultat de notre enquête en vue des changements qui pourraient être faits avec avantage pour le public, dans chaque division."

Pour remplir les instructions dont vous nous avez honorés, nous avons tâché d'étudier l'état actuel des lignes, nous nous sommes mis en rapport avec les personnes qui y sont employées, et nous avons recueilli les témoignages des principaux officiers sur la manière dont l'administration a été gérée jusqu'à présent et profité de leurs avis en ce qui regarde les modifications à introduire. Vous trouverez ces témoignages à l'Appendice A. (non imprimé.)

Nous avons maintenant l'honneur de vous soumettre les résultats de notre enquête, en suivant, autant que possible, l'ordre indiqué par votre lettre sus-mentionnée.

Les frais d'exploitation de ces lignes, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1868, ont excédé d'environ \$51,000 l'évaluation soumise au département des travaux publics par le commissaire.

Durant l'année expirée au 30 juin 1867, le prolongement de Pictou a été ouvert à la circulation. Du 1er juillet au 31 décembre 1866, la ligne principale jusqu'à Truro et l'embranchement de Windsor, formant ensemble 93 milles environ, ont été exploités. Le 1er janvier 1867, 21 milles furent ajoutés, et le 1er juin la route fut ouverte jusqu'à Pictou, 31 milles de plus,—formant un parcours total de 145 milles. Le parcours moyen ouvert à la circulation durant l'année a été de 106½ milles.

Durant la période sus-mentionnée, l'exploitation de la ligne a coûté \$184,069, soit \$1,735.19 par mille. Durant l'année expirée au 30 juin 1868, toute la ligne a été ouverte à la circulation, et l'on devrait non-seulement s'attendre à ce que le coût d'exploitation par mille fût aussi considérable que l'année précédente ; toutefois, la somme demandée par le commissaire ne représentait que \$1,407 par mille. Il n'est donc pas surprenant qu'il y ait eu un déficit.

Mais, dans la même évaluation est compris un item de \$60,969 pour l'achat d'un matériel sur le capital du prolongement de Pictou. Lorsque les évaluations furent dressées,—le 9 octobre 1867,—le compte général du matériel était formé dans les livres du revenu, et la ligne n'avait pas, en apparence, de matériel d'exploitation. Les circonstances qui ont révélé ce singulier état de choses fournissent un frappant exemple du système de comptabilité suivi, et des remaniement que subissaient les comptes ; nous citons le témoignage du comptable pour montrer comment cela s'est fait.

"Je me souviens, dit-il, d'avoir transféré, d'un registre à l'autre, un compte de vente de matériel. La première entrée fut faite le 27 septembre 1866. A cette époque, il y avait un certain matériel inscrit au compte du *matériel général*, dans le livre du revenu, et représenté par une balance de \$49,844.96. On avait acheté le matériel avec des fonds provenant du revenu. Outre cette transaction, le grand livre du revenu contenait certains comptes pour matériel et autres détails au débit du compte du prolongement de Pictou, et représentant une somme de \$18,148.87.

"Vers la même époque, le secrétaire financier, qui représentait alors le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, donna ordre de vendre le matériel général, c'est-à-dire de le transférer au compte du prolongement de Pictou, sa valeur avec les sommes au débit du même compte, représentant ensemble \$67,993.83, devant être payées sur les deniers au crédit du prolongement et déposées au crédit du receveur-général de la Province de la Nouvelle-Ecosse. Cela fut exécuté le 29 septembre 1866, et les deniers furent déposés

“ comme les revenus de la ligne. A partir de cette date, je continuai à retirer les sommes nécessaires à l'exploitation de la ligne.

“ Les sommes retirées chaque fois variaient de \$5,000 à \$20,000, jusqu'au 30 septembre 1867, date à laquelle je retirai du trésor provincial \$62,000, plus \$10,000 au mois de novembre suivant. Ces sommes furent déposées au crédit du commissaire et portées au compte du revenu. Le 22 novembre de la même année, (1867), le compte du matériel général, tenu dans les registres du prolongement de Pictou, depuis le mois de septembre 1866, indiquait une balance disponible de \$50,842.37. Ce compte fut transféré de nouveau sur le grand livre du revenu, c'est-à-dire au compte du prolongement de Pictou, et un chèque fut retiré en paiement du compte du revenu et déposé au crédit du prolongement de Pictou.”

Donc, jusqu'au 22 novembre 1867, la ligne n'avait pas, en apparence, de matériel d'exploitation, il avait été vendu et le prix de vente payé au trésor provincial. Il est donc aisé de comprendre pourquoi l'évaluation indique une somme destinée à l'achat d'un matériel, et bien que le matériel qu'on se proposait d'acheter ne fût évalué qu'à \$50,842, et que la somme fixée (\$60,000) indiquât un excédant, un mémoire annexé démontre qu'au 30 juin 1868, le matériel général représentait \$59,091.10, et l'on peut supposer que cet excédant était prévu lorsqu'on fit l'évaluation et que cette dépense n'était que légitime.

Les diverses sommes obtenues du receveur-général à compte de l'entretien de la ligne, pour l'année expirée au 30 juin 1868, se montent à \$267,000 et, sur cette somme, on a payé \$50,842 au compte du capital du prolongement de Pictou pour le matériel transféré au compte du revenu, comme on l'a vu plus haut. Il restait donc \$216,168 pour les frais d'exploitation. Mais ces frais se montant à \$255,530, il y avait, sur l'argent retiré, un déficit de \$39,362, et, sur l'évaluation, un déficit de \$51,330.

Ce déficit considérable a dû causer des embarras à l'administration, et il en sera de même tant que les comptes ne seront pas tenus d'après un meilleur système et qu'on n'aura pas le capital d'exploitation nécessaire.

Dans l'état fourni par le comptable, (Voir Appendice B. (\*)) on observera que jusqu'au 30 juin 1868, le matériel représente \$84,031.62. Pour expliquer cela il faut savoir qu'en outre du *matériel général*, mentionné plus haut, il y avait alors disponible une certaine quantité de combustible et de matériaux, portée à un compte séparé.

Ce chiffre de \$84,031.62 représente le capital d'exploitation des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, mais le passif de l'administration doit être déduit de la balance apparente, afin d'arriver à la valeur réelle, et, dans ce passif, il faut compter l'excédant des frais d'exploitation de 1867-68 sur l'évaluation.

D'après le nombre de milles ouverts à la circulation, les frais d'exploitation de 1867-8 excédant un peu ceux de 1866-7. Nous avons fait voir qu'en 1866-7 ils étaient de \$1,735.19 par mille. En 1867-8, leur total représentait \$255,528 ou \$1,762.28 par mille. L'augmentation est donc de \$27.09 par mille ou un et demi pour cent. Cela ne prouve pas néanmoins que l'exploitation de la nouvelle partie de la ligne coûte plus que celle de l'ancienne. Au contraire, il est plus raisonnable de supposer que les réparations des anciennes lignes ont été plus considérables que les années précédentes; par exemple, on a posé cinq milles de lisses neuves, plus du double d'aucune année précédente; cela peut expliquer la différence.

L'augmentation des recettes de 1867-8 sur celles de l'année précédente n'a pas été en proportion de l'augmentation de parcours. En 1866-6, les recettes par mille ont été de \$1,996.27, mais en 1867-8, elles n'ont été que de \$1,751.68, soit une diminution de \$244.59 par mille, ou plus de 12 pour cent. Il est donc évident que le trafic sur le prolongement de Pictou est moindre que sur l'embranchement de Windsor. Il est probable néanmoins que la cessation du trafic sur la ligne principale jusqu'à Truro, cessation due au mouvement du fret pour la construction du prolongement,—a contribué à ce résultat. Quoiqu'il en soit, l'accroissement des frais d'exploitation par mille, d'une part, et de l'autre la diminution des recettes, par mille, ont occasionné un déficit. En 1867-8, l'exploitation s'est faite à perte.

(\*) Non imprimé.

Ce changement d'un profit apparent à une perte certaine exigeait que nous nous assurions jusqu'à quel point le profit apparent était réel.

Le 1er juillet 1867, le compte du revenu fut ouvert avec un crédit de \$45,345.41. Cette somme était censée représenter les profits nets des lignes jusqu'à cette date, ou, plus exactement, les profits destinés à payer l'intérêt sur le capital. Nous admettons que la balance ainsi portée à l'avoir sur le compte, et le passif en arrrages, ont été absorbés dans l'accumulation du matériel alors disponible et dans l'actif, porté sur le bilan à la même date.

L'inspection que nous avons faite de la voie, des constructions et des bâtiments ne nous permet d'en parler qu'en termes généraux, car nous n'avons pu obtenir aucuns renseignements précis d'autres sources. Relativement à la ligne principale jusqu'à Truro et en ce qui regarde l'embranchement de Windsor, nous nous bornerons à dire que les bâtiments des stations sont presque en ruines et tout-à-fait insuffisants pour le service, que les constructions en bois sous la voie devront bientôt être renouvelées ainsi que les traverses et leurs montures ; en un mot, sous ces deux chefs, il faudra faire des dépenses plus considérables que jamais.

Nous pouvons parler d'une manière plus précise, en ce qui concerne le matériel roulant. Voici ce que nous avons pu constater d'après des états qui nous ont été remis :—

Six chars de seconde classe, trois chars-poste, treize chars à bétail, trente-deux chars-plateformes et quatre chars à ballast ont presque entièrement disparu, car on ne peut attribuer une grande valeur aux débris qui en restent et que nous avons vus au dépôt de Richmond.

Le matériel disponible ne vaut pas un matériel neuf, faute d'entretien, d'après ce que nous dit le surintendant des locomotives. Six locomotives américaines ont perdu 30 pour cent de leur valeur. Dix locomotives écossaises, 20 pour cent. Les trois autres locomotives sont presque neuves et n'ont presque rien perdu de leur valeur.

Quatre chars à voyageurs sont neufs, les dix vieux chars ont perdu 35 pour cent de leur valeur. Les sept chars de seconde classe sont presque hors d'usage ; ils ont perdu 75 pour cent de leur valeur.

Vingt chars à compartiments ont perdu 50 pour cent de leur valeur ; vingt autres, environ 15 pour cent. Dix-neuf chars à bétail, 50 pour cent. Trente chars-plateformes, 50 pour cent ; et cent trente de ces derniers, 15 pour cent.

Vingt-deux chars-plateformes et huit chars à compartiments ont entièrement disparu.

Les rapports du surintendant des locomotives sont confirmés par nos observations, en un mot, de nos observations il résulte que tout le matériel roulant a perdu cinquante pour cent de sa valeur.

Ces faits et le mauvais état de la voie, des constructions et des bâtiments mènent à la conclusion que les lignes n'ont jamais été exploitées à profit, mais qu'au contraire un excédant considérable du profit apparent qu'indiquait le compte du revenu, lorsque le gouvernement fédéral a pris possession des lignes, devra être dépensé pour mettre la voie et le matériel en état de service.

Nous ne nous sommes pas crus chargés, par vos instructions, de faire une audition complète des registres. Sans contester ni admettre l'exactitude des résultats, nous sommes convaincus, d'après l'étude minutieuse que nous avons faite du système, qu'il est tellement compliqué que l'audition sera très-difficile et peu satisfaisante. Nous renvoyons, sous ce chef, au témoignage du comptable ; mais il est impossible de décrire quel travail il faudrait, pour arriver à un état exact des affaires de l'administration, au milieu de ce dédale de complications accumulées, sans ordre ni méthode, dans trois séries de registres.

D'après le témoignage du comptable, les registres n'ont jamais été audités, mais des états de comptes ont été faits, trimestriellement et annuellement, d'après les registres, puis audités par le secrétaire des finances de la province, et enfin par un comité conjoint de la législature.

Depuis que les lignes sont en la possession du gouvernement fédéral, les registres n'ont été aucunement audités ; nous recommandons que ce travail soit fait, d'une manière stricte, par une personne compétente et qu'en outre de l'audition des comptes qui se fait à Ottawa, les registres soient soumis à une audition semestrielle à Halifax.

Nous avons visité chacune des stations et examiné les registres tenus par les agents. Ils sont dans un état déplorable, tant sous le rapport de la forme que de la manière dont ils sont tenus. Plusieurs des agents savent à peine écrire et n'ont que peu d'idée de la comptabilité. La manière dont les livres sont tenus n'assure aucun contrôle sur des agents qui, dans plusieurs cas, ont laissé des particuliers enlever leurs marchandises sans payer le transport, et dans d'autres cas, comme nous le démontrerons tout-à-l'heure, se sont appropriés les deniers perçus par eux : dans les deux cas, ils expliquent le déficit par un état de marchandises en magasin. A ces irrégularités et au pernicieux système de crédit qui semble avoir été autorisé par le commissaire on doit attribuer l'accumulation de comptes pour transport de marchandises qui figurent dans l'actif pour une somme de \$23,632.24 dont on ne recouvrera jamais qu'une minime partie.

Pour en finir avec ce mauvais système de comptabilité, nous recommandons de clore les registres dont on s'est servi au bureau principal jusqu'au 30 juin dernier, et d'en ouvrir une nouvelle série sous une forme moins compliquée. On devrait également clore les registres aux stations et adopter un système de comptabilité qui assurerait un contrôle sur les opérations des agents. Le compte des arrérages devrait être transféré au bureau principal qui se chargerait d'opérer les rentrées. Les registres et comptes des agents devraient enfin être examinés par des auditeurs compétents qui y rétabliraient un peu d'ordre et de clarté.

En vue de l'économie et pour parer à toutes les éventualités, il est toujours nécessaire d'avoir un approvisionnement des divers articles en usage dans l'exploitation d'un chemin de fer. Cet approvisionnement forme la partie principale du capital d'exploitation, et pour dresser l'état des frais d'exploitation, il faut savoir ce qui a été consommé de cet approvisionnement et ce qui en reste. Pour obtenir ce résultat et se faire une idée exacte du coût d'exploitation de la ligne pendant une période déterminée, ainsi que pour obtenir les données nécessaires à la vérification de tous les services, il est nécessaire d'établir un dépôt où tous les articles achetés pour le service de la ligne sont placés ou censés tels. De ce magasin sortent tous les articles dont un compte rigoureux doit être tenu par un *garde-magasin* responsable, au débit duquel on porte tous les achats et qui ne laisse sortir les divers articles nécessaires aux divers services que sur certificats authentiques.

On verra tout-à-l'heure que le compte du matériel forme une partie importante de l'exploitation.

Le compte actuellement tenu à Halifax n'est pas dans les conditions voulues. Tout le matériel est sous le contrôle du surintendant des locomotives, et bien que la responsabilité du garde-magasin ne soit pas bien définie, il semble n'agir que d'après les avis de ce dernier. Il n'inscrit dans ses registres qu'une partie du matériel, et pour une large portion des articles employés, il ne reçoit aucun certificat, en sorte que les divers articles sont livrés sans autorisation formelle, et souvent sur la demande d'un employé dont l'autorité est très-mal définie. Les registres du *garde-magasin* ne sont aucunement adaptés à ce service, et en l'absence presque générale de certificats, l'on doit s'en remettre entièrement à son intégrité et à sa capacité comme comptable.

Nous croyons qu'il est urgent de mettre fin à cet état de choses et d'établir un magasin sur le modèle des bonnes maisons de commerce ; alors seulement, on atteindra le but désiré et l'on aura un contrôle bien défini par l'intermédiaire d'un garde-magasin directement responsable au *gérant-général*.

Pour établir ce département sur un pied convenable, on devra d'abord dresser un inventaire du matériel acquis et l'inscrire dans les nouveaux registres, après quoi tout le matériel, combustible, etc., devra être inscrit d'abord sous le titre général de *compte du matériel*. Le garde-magasin sera dès lors responsable de tous les articles et ne les livrera que sur bons certificats.

Des sommes considérables devant être inscrites sur les registres du garde-magasin, ils doivent être tenus avec soin et vérifiés tous les trimestres, les comptes étant arrangés de manière à faciliter cette vérification dans tous ses détails.

Afin d'obtenir le matériel à des prix avantageux, et d'éviter des préférences injustes, les achats devraient, autant que possible, être faits par contrats basés sur des devis, les soumissions étant accompagnées d'échantillons cachetés.

Nous avons dressé un aperçu du système de comptabilité dont nous recommandons l'adoption; vous le trouverez à l'appendice C. \*

Nous nous sommes efforcés de disposer les choses en sorte que les principaux comptes entrent naturellement dans les états nécessaires au département des finances, à Ottawa, mais en évitant d'aller contre les principes de division reconnus dans la comptabilité des chemins de fer.

Nous avons cru convenable d'admettre un compte du capital, ou de construction dans les registres tenus sous la surveillance du gérant. On peut dire, en faveur de ce détail, que souvent il est nécessaire d'exécuter des travaux qui n'avaient pas été prévus avant l'achèvement de la ligne. Mais d'autre part, les gérants de chemins de fer ont si fréquemment abusé du compte du capital, qu'ouvrir pareil compte semble une menace au capital lui-même. Tant que la limite entre les frais qu'on doit porter au compte du capital et ceux qu'il faut inscrire au compte du revenu ne sera pas bien définie, le gérant sera toujours tenté de réduire ses frais d'exploitation en portant au compte du capital toutes les dépenses sur le sens desquelles il peut y avoir quelque doute. De plus, ce compte offre toutes facilités d'entreprendre des travaux d'une valeur douteuse, ce qui n'aurait jamais lieu si ces dépenses devaient être payés sur le revenu. Ces considérations nous autorisent pleinement à recommander que le compte du capital soit clos pour le gérant local et que tous les travaux de construction soient exécutés sur des certificats de l'ingénieur dont les comptes sont tenus au département des travaux publics.

Dans le projet que nous soumettons ci-joint, nous avons inséré un compte du capital que vous pourrez admettre ou rejeter.

Vous trouverez à l'appendice D (\*) une liste nominale des employés de ces lignes à la date de notre visite d'inspection. Ce personnel n'est pas trop nombreux pour le service des lignes, et dans les réparations considérables qu'il faudra faire au matériel roulant, le nombre des ouvriers devra être considérablement augmenté.

Nous ne saurions nous prononcer sur les aptitudes des divers employés. Le commissaire nous a dit que, dans les nominations et dans ses rapports avec les employés, il avait dû fréquemment subir certaines influences. A ce sujet, voir son témoignage.

Il est possible qu'il se soit vu forcé de nommer ou de maintenir en fonctions des gens incapables ou impropres au service pour d'autres raisons. Ainsi a pu se relâcher la discipline, car le gérant persuadé qu'il était inutile de signaler les cas de mauvaise conduite a préféré ne pas contredire ses supérieurs et laisser faire tant qu'il n'a pas vu de danger imminent pour la sûreté des trains. Nous prenons les choses telles qu'elles sont, laissant au commissaire le soin d'expliquer la ligne de conduite qu'il a dû tenir, ce dont il doit avoir fréquente occasion et, dans cette enquête, nous devons le considérer responsable de toutes les nominations faites depuis son entrée en charge, du maintien des fonctionnaires nommés avant lui, en un mot, de l'administration générale qui lui a été confiée.

Le gérant actuel est aussi intelligent qu'intègre, et il fera sans doute preuve de grandes capacités administratives du moment où il sera mis en position d'agir. Quand on aura inauguré un meilleur système et que le gérant sera mis hors des influences qui le gênent et dont il parle dans son témoignage, il pourra fort bien administrer les chemins de fer de cette province à votre satisfaction. En toute justice, on lui doit de faire cette expérience.

Plusieurs employés très-capables sont tellement gênés par les vices du système que leur service en souffre réellement.

(\*) Non imprimé.

Les principaux employés sont capables et actifs, et, sous une bonne administration, ils rendraient de précieux services à la province, mais ils tiennent trop à la routine. Ce défaut et l'absence de tous rapports avec d'autres administrations en dehors de la province, a empêché l'adoption des améliorations récentes apportées dans l'administration générale, la comptabilité et l'audition, sur d'autres lignes.

On ne devra pas, selon nous, changer ces employés avant d'avoir constaté s'ils sont incapables de se conformer à un meilleur système. On doit leur fournir l'occasion de faire valoir leurs aptitudes, mais il faut, en même temps, que le chef ait plein contrôle sur eux et puisse congédier ceux qu'après un sérieux essai, il trouve vraiment incapables.

Plusieurs des agents aux stations semblent fort mal choisis. Un bon agent de station doit savoir écrire lisiblement, être bon comptable et d'habitudes actives; il est généralement nécessaire qu'il sache faire fonctionner les appareils télégraphiques, et, avant tout, il doit être parfaitement intègre et sobre. Des gens réunissant ces qualités ne donneraient pas leurs services pour les salaires que reçoivent ces agents, et il n'est pas surprenant que plusieurs stations soient mal administrées et les comptes mal tenus. On pourrait instruire et essayer, avec avantage, plusieurs des agents actuels. Nous signalerons ceux d'Elmsdale, Wickwire, Shubenacadia, Stewiacke, West River, Glengarry, Hopewell, Station des Mines de Charbon et Pietou. Les agents de Richmond feront aussi de très-bons employés lorsqu'on aura adopté un meilleur système. Quant aux agents des autres stations, nous sommes forcés de dire que dans l'intérêt du service ils doivent être destitués. En adoptant cette recommandation, l'on pourrait trouver pour les employés destitués des emplois plus convenables à leurs aptitudes, et, si cela n'est pas possible, on devra leur donner avis de leur démission assez à temps pour qu'ils puissent se procurer d'autres emplois.

L'agent de Truro est en retard de \$500 sur les sommes qu'il a perçues, ou peut-être davantage, car ses comptes sont excessivement confus, et bien que ce fait soit notoire, d'après le rapport du surintendant du trafic, le commissaire n'a encore rien fait pour opérer la remise des fonds ou pour remplacer cet agent. Au contraire, il nous dit qu'il a cru nécessaire de "ne point faire d'éclat d'ici à quelque temps." Les agents de Mont Uniacke, Enfield, Oakfield, Lac aux Roches et Bedford sont aussi en arrière pour des sommes variant de \$40 à \$240, et pourtant on n'a point clos leurs comptes ni rien fait pour empêcher la continuation de cette irrégularité.

Nous ne voyons rien pour excuser le relâchement qui indique une absence de méthode et de fermeté chez le gérant général.

L'agent des marchandises à Richmond ayant été destitué et des mesures prises pour opérer la rentrée des sommes pour lesquelles il était en retard, nous nous bornerons à dire qu'il a été l'objet d'une lettre à vous adressée et que vous nous avez renvoyée. (Voir l'Appendice E, non imprimé.)

M. Alexander prétend que le service des marchandises est mal organisé, et nous partageons son opinion, mais cela ne le justifie pas d'avoir employé à son usage personnel les fonds qu'il avait perçus pour le gouvernement, et ce serait un très-mauvais précédent de le maintenir en fonctions et de ne pas agir avec toute l'énergie possible pour opérer les rentrées.

La réduction dans le nombre des employés n'est pas considérable, et l'économie qu'on fera sous ce rapport sera absorbée par l'augmentation des salaires des agents de stations, augmentation nécessaire si l'on veut avoir de bons employés. On peut se passer d'un commis au hangar à fret de Richmond. Le personnel employé à cet endroit peut être réduit en faisant une nouvelle répartition des emplois.

A Truro, le service télégraphique peut être fait par l'opérateur de la compagnie de télégraphe qui a son bureau dans la station. Même économie à New Glasgow. Au débar-

cadre de Pictou, l'opérateur du télégraphe est incapable et l'on pourrait fort bien se dispenser de ses services.

Les agents adjoints, à New Glasgow et Pictou, sont inutiles. Telles sont les seules réductions que nous pouvons recommander pour le moment.

Tous les employés devraient être responsables au gérant général qui, lui-même, serait responsable au département des travaux publics du bon fonctionnement du service dans tous ses détails; et afin que le gérant puisse bien remplir ses fonctions, il est essentiel que tous les employés sachent qu'il a le pouvoir de les destituer.

Le chef du service n'ayant aucune responsabilité en ce qui concerne les finances pourra donner toute son attention aux détails du service, et son titre de *gérant général* implique qu'il est parfaitement familier avec tous ces détails.

Le comptable, le surintendant du roulement, le garde-magasin, le surintendant des chars et locomotives, le chef-cantonnier et l'inspecteur du bois seront directement responsables au gérant général.

Un second employé remplira les fonctions de payeur, et paiera tous les employés sur des rôles dressés et attestés par les chefs des différentes divisions du service. Un troisième employé vérifiera tous les états statistiques, et chacun de ses employés, agissant sous les ordres du comptable, devra tenir certains livres et remplir certaines autres fonctions comparables avec ses fonctions principales.

Pour assurer un contrôle sérieux sur les agents des stations, nous recommandons que chaque employé du bureau principal, y compris le comptable, soit, à tour de rôle, chargé d'examiner les comptes et les registres des agents, et que cette audition se fasse tous les mois, mais à des intervalles différents. Nous croyons que ce système mettrait fin aux irrégularités qui ont eu lieu jusqu'à ce jour.

D'après le système proposé, les fonctions du surintendant du roulement ne comprendront pas la tenue des comptes avec les agents des stations. Ceux-ci rendront directement leurs comptes au comptable. Ces devoirs se borneront à régler l'expédition des trains, distribuer le matériel roulant, le combustible, et administrer le roulement, en général, de la manière la plus économique et la plus expéditive. Il devra aussi dresser les tableaux de départ et d'arrivée, pour les soumettre à l'approbation du gérant-général, et faire rapport sur les mesures relatives au tarif, et autres mesures propres, selon lui, à développer le commerce de la ligne.

Les conducteurs et tous les employés sur les convois, sauf les mécaniciens-conducteurs et chauffeurs, seront responsables de leur service général au surintendant du roulement, et il en sera de même des mécaniciens, par l'intermédiaire des conducteurs.

Il devra y avoir un agent à chaque station, y comprise la station de Richmond, (*terminus*). Les agents devront faire au comptable leurs rapports statistiques et financiers et remettre au trésorier les fonds qu'ils perçoivent.

Pour la livraison des marchandises, le chargement des chars, l'usage économique du matériel roulant, aux diverses stations, et le roulement en général, ils recevront leurs instructions du surintendant du roulement. Ils seront responsables de l'accomplissement de leurs devoirs au gérant général qui devra être tenu au courant de leur travail par le comptable et le surintendant du roulement.

L'agent de Richmond sera responsable de tout le service à cette station. Il devra être assisté d'un commis pour faire les entrées et d'un autre pour dresser des rapports statistiques et autres; ce dernier pourra vendre les billets. Il pourra aussi, lorsque cela sera nécessaire, employer un porte-faix (*chief-porter*) et le nombre d'aides (*unter-porters*) suffisant.

Les mécaniciens, chauffeurs et les employés de l'atelier des machines, de l'atelier de

réparations des chars et de la forge seront responsables au surintendant des locomotives, excepté lorsqu'ils seront sur les convois, car alors,—comme on l'a vu,—ils seront responsables au surintendant du roulement.

Le surintendant des locomotives sera responsable de l'entretien, construction et réparation de toutes les locomotives, de tout le matériel roulant et des outils et machines.

Nous croyons qu'un chef-cantonnier serait suffisant et qu'il pourrait remplir les fonctions qui occupent actuellement l'inspecteur de la voie et trois cantonniers; mais pour obtenir ce résultat, il faudra diviser la ligne en sections de cinq à huit milles, suivant l'état de la voie et des constructions et le degré de contrôle nécessaire pour prévenir tout danger. Chacune de ces sections devra être placée sous le contrôle d'un cantonnier de section ayant sous ses ordres de trois à cinq hommes, suivant qu'il sera nécessaire. Ces cantonniers de sections seront naturellement responsables au chef-cantonnier.

Si l'on juge à propos de conserver un ingénieur,—et il serait bon, suivant nous, de toujours pouvoir en consulter un,—cet ingénieur devra être responsable de l'état des constructions principales.

Afin que le système de responsabilité indiqué plus haut produise son effet, il est nécessaire que les devoirs de chacun des employés soient bien définis. Si un conducteur, agent mécanicien, ou autre employé subalterne, sait qu'il ne peut être destitué qu'après une longue enquête, il est certain qu'on ne pourra maintenir la discipline nécessaire au bon fonctionnement du service.

Les règles et règlements suivis sur ces lignes diffèrent un peu de ceux des autres chemins de fer de la confédération. Il y a une différence importante dans le système de signaux dont quelques-uns ainsi que plusieurs des règlements sont un peu obscurs. Il est vrai qu'ils semblent assez bien compris des personnes qui y sont habituées, mais nous proposerions qu'ils soient révisés et assimilés à ceux des autres chemins de fer de la confédération.

Le tarif des voyageurs est fixé à 3 cts. par mille, pour la première classe, et nous ne voyons aucune raison de modifier ce chiffre. Mais, sous ce rapport, nous appelons l'attention sur ce que l'on désigne par *transport des chevaux et voitures*. Ce transport se fait sur les convois de voyageurs à des prix tout-à-fait insuffisants et qui ont occasionné des pertes considérables; nous proposons qu'on élève les prix.

Le tarif pour le transport des marchandises, tarif que le commissaire a soumis au département des Travaux Publics, (Appendice F \*,) a été dressé d'après un prix fixe par tonne, ou,—suivant les termes du tarif,—par 100 lbs. et par mille pour toutes les distances excédant treize milles; audessous de cette distance, le tarif est un peu plus élevé. Le témoignage du surintendant du roulement fait voir comment on est arrivé à ce tarif.

Le tarif général est modifié par plusieurs tarifs spéciaux. Il y a, par exemple, un tarif spécial pour *la fleur et la farine, en certaines quantités*, et d'autres tarifs spéciaux pour certaines marchandises transportées entre le débarcadère de Pictou et Richmond, par exemple le charbon, le poisson et d'autres articles dont l'Île du Prince Edouard fait commerce. Outre les tarifs spéciaux qui ont été publiés, il y en a une longue liste qui n'a jamais été publiée. Par exemple, de Rocky Lake à Richmond,—distance de 11 milles,—la glace est transportée à raison d'un centin et demi par tonne et par mille.

Les rapports du commissaire et du surintendant du roulement font voir à l'évidence que ces tarifs ont été graduellement mis en usage, par pure routine et sans qu'on se soit basé sur aucun principe général.

Il y a certains items fixes pour toutes sortes de marchandises, indépendamment de la distance. D'autres items également indépendants de la distance sont plus forts pour certaines marchandises que pour d'autres. Cela rend une classification nécessaire, et dans cette classification, il faut tenir compte du matériel nécessaire au transport et de la proba-

(\*) Non imprimé.

bilité d'obtenir des charges (*loads*) dans l'une ou l'autre direction, dans le sens des inclinaisons de la voie ou en sens contraire.

Nous conformant à ces principes et ayant déterminé, d'après les nombreux renseignements que nous avons pu nous procurer, la valeur du prix de transport pour chaque catégorie de marchandises et le coût réel du transport par tonne et par mille, nous pouvons indiquer un tarif qui pourra s'appliquer au roulement ordinaire de toutes les lignes. Les chiffres indiqués ne demanderont modification que dans les cas où un trafic considérable se faisant à quelque localité spéciale emploiera, pendant de longues périodes, un certain matériel roulant. Ce fait pourra se produire, par exemple, dans le commerce du charbon entre les mines et le débarcadère de Pictou, et plus tard, il pourra devenir opportun d'encourager un trafic du même genre jusqu'à Halifax, lorsqu'on aura le matériel nécessaire à cet effet.

La classification des marchandises qui accompagne le tarif actuel est assez bien en rapport avec l'état actuel des choses, mais il est désirable qu'une classification uniforme soit établie sur toutes les lignes exploitées par le département. Nous recommandons, en conséquence, que la classification en usage au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse soit révisée dans ce sens.

Nous ne prétendons pas faire plus que d'indiquer les principes généraux qui doivent régler l'établissement du tarif. Nous laissons les détails aux personnes chargées de l'administration de la ligne, mais nous répétons que le tarif actuel n'est pas conforme aux principes que nous venons de formuler et nous demandons qu'il soit révisé en vue de le rendre conforme à ces principes.

Sans avoir l'intention d'entrer dans les détails du tarif, nous croyons que les instructions verbales que vous nous avez données nous obligent à parler plus longuement du tarif du charbon, votre intention étant,—si nous vous avons bien compris,—de favoriser ce commerce autant que possible.

Les propriétaires des mines de l'Acadie nous informent qu'ils peuvent expédier de 800 à 1,000 tonnes de charbon par jour ; ce charbon serait expédié par le chemin de fer depuis la Jonction à la Station des Mines de charbon jusqu'au débarcadère de Pictou, parcours de 11 milles, pourvu que le département facilitât ce transport. D'après le tarif actuel, ce transport représenterait un revenu de \$60,000 à \$70,000, item qui demande considération. Toutes concessions compatibles avec les intérêts de l'exploitation doivent donc être faites pour établir ce trafic ; mais il doit y avoir de justes limites aux concessions.

Pour faire le transport ci-dessus indiqué, il faudra employer un matériel spécial évalué à \$75,000 ou \$80,000,—tout autre matériel n'étant point propre à cette fin. On n'a encore qu'une petite partie de ce matériel. A moins donc qu'il ne soit démontré que ce commerce soit destiné à continuer et ne puisse pas être détourné de la ligne avec avantage pour les propriétaires des mines, il serait peu judicieux de faire l'achat du matériel en question ou de réduire le tarif pour l'avantage des propriétaires des mines. On doit nécessairement se soumettre à certains risques en ce qui concerne la durée de ce commerce de charbon, et il faut se rappeler que la "compagnie des mines de l'Acadie" n'en a pas le monopole et peut utiliser une autre ligne ferrée établie par une compagnie indépendante. Les deux compagnies peuvent donc toujours faire des arrangements qui rendraient inutile le matériel qu'achèterait le gouvernement. Il est vrai que les places de chargement de la compagnie de l'Acadie sont plus avantageuses, qu'un capital considérable a été dépensé pour leur construction, et qu'elles ne sont accessibles que par le chemin de fer du gouvernement. Voilà, certes, d'importantes considérations, mais elles sont un peu contrebalancées par celle-ci, que la continuation de ce commerce dépend du succès d'une seule compagnie.

Autant que nous pouvons en juger par le capital d'exploitation de ces mines et de la bonne organisation qui préside aux travaux, nous croyons que le succès de l'entreprise est assuré. Toutefois, l'achat du matériel sus-mentionné ne sera jamais sans aucun risque, puisque le chemin de fer du gouvernement n'est pas la seule ligne qui puisse servir de débouché au commerce du charbon.

Si toutefois ces considérations sont jugées suffisantes pour acheter un matériel qui répondrait aux besoins des propriétaires des mines, on devra établir le tarif le plus propre à favoriser ce transport, sans toutefois encourir des pertes.

On fait payer actuellement 25 cts. par tonne de 2,000 livres de charbon depuis la station des mines jusqu'au quai de chargement; les propriétaires du charbon le font charger et décharger; ils font aussi faire la plus grande partie des redoublements (*shuntings*) nécessaires pour accoupler les convois. Avec le matériel incomplet dont on dispose actuellement, ce tarif est aussi bas que possible. Il n'est même pas bien certain que ce transport n'ait pas été fait à perte. La locomotive dont on s'est servi jusqu'à présent ne peut entraîner qu'un demi-convoi, et l'approvisionnement d'eau et de bois se fait dans des conditions si défavorables et occupe un temps si long que les quantités transportées sont trop faibles pour donner un profit. Il n'est donc pas surprenant ni que les profits de la ligne (s'il y en a) soient très-faibles, ni que les propriétaires des mines soient mécontents des retards qui ont lieu; leur commerce en souffre beaucoup, et si le département ne prend pas des moyens de les satisfaire, ils chercheront un autre débouché.

En étudiant le tarif qu'on doit fixer pour ce transport, il ne faut pas oublier que si les propriétaires des mines accouplent les convois, chargent et déchargent le charbon sans requérir l'aide des employés du chemin de fer, les dépenses fixes se trouveront réduites à leur minimum. Il est vrai que la ligne aura toujours certaines dépenses à faire aux stations, elle aura aussi des frais d'éclairage, de comptabilité, de signaux, etc., mais sa plus forte dépense sera toujours l'intérêt sur le matériel roulant acheté pour faire ce transport. Le matériel nécessaire pour ce qu'on peut appeler "*transport du charbon à de petites distances*" coûtera, comme on l'a vu plus haut, \$80,000; mais à ce chiffre, il faut ajouter le coût de la voie permanente et des constructions sur lesquelles passeront les convois de charbon. Or cela représente \$20,000 par mille ou, pour la distance dont il s'agit, \$220,000, total, \$300,000. En supposant que 60 pour cent des profits soit absorbé, comme cela est probable, par les frais d'exploitation, il faudrait, pour fournir un intérêt de 6 pour cent par année sur le capital, une recette de \$45,000; or pour produire cette somme, il faudra transporter, durant l'année, 225,000 tonnes de charbon à 20 cts. ou 725 tonnes pour chaque jour ouvrable de l'année.

Examinant la question à un autre point de vue, nous trouvons que l'an dernier l'exploitation de la ligne a coûté \$1.02 par mille. Les convois avaient, en moyenne, 12  $\frac{45}{100}$  chars chacun, y compris les chars de voyageurs expédiés à grande vitesse et les chars à marchandises de dix tonnes expédiés avec les trains ordinaires, ce qui augmentait de beaucoup les frais. Il est donc probable que les convois à petite vitesse, se composant de 30 chars, chargés chacune 5 tonnes de charbon, peuvent être expédiés à raison d'une piastre par mille et par train, y compris les frais d'entretien du matériel, de la voie et des constructions. Mais cela ne comprend pas l'intérêt sur le coût du matériel spécial ni sur celui de la voie permanente. L'intérêt sur le matériel spécial seul sera de \$4,800 par année et sera réparti sur toute la quantité de charbon expédiée; or si, dans l'hypothèse ci-dessus, cette quantité est de 225,000 tonnes,—cet intérêt représentera 2  $\frac{1}{2}$  cts. par tonne.

Comme les chars reviendront à vide, ils parcourront, de fait, 2 milles au lieu d'un pour le transport du charbon et, par suite, pour les convois transportant 150 tonnes de charbon, un dollar par convoi et par mille représente 1  $\frac{1}{3}$  cts. par tonne et par mille, ou pour les onze milles depuis la station des mines 14  $\frac{1}{10}$  cts.; et ajoutant à ce chiffre les frais fixes de 2  $\frac{1}{2}$  cts. mentionnés plus haut, nous obtenons 17 cts. par tonne, sans tenir compte de l'intérêt sur le coût de la voie et des constructions. Si le tarif est de 20 cts. par tonne, il restera donc une différence de 3 cts. qui représente \$6,750 pour 225,000 tonnes, ou 3 pour cent.

Mais si la quantité de charbon n'était que la moitié de celle indiqué plus haut, l'intérêt sur le coût du matériel sera de 4  $\frac{2}{3}$  cts., et au lieu d'avoir, à 20 cts., un profit de 3 cts. par tonne, on ne réalisera pas assez pour payer l'intérêt sur le coût du matériel spécial.

Pour justifier ce faible tarif de 20 cents. par tonne, il faut donc pouvoir établir que ce transport à de petites distances peut se faire pour un prix moindre que le transport général sur la ligne. Nous pensons qu'on peut atteindre ce but en réduisant la vitesse des trains à moins de 12 milles par heure et en s'assurant d'un volume constant de fret.

On se rappelle que la mine de l'Acadie se trouve à environ trois milles de la station des Mines de Charbon, sur un embranchement construit par les propriétaires des mines. Il faut donc tenir compte de l'emploi du matériel employé sur cet embranchement, et si ce matériel est fourni et employé par le département, il faut augmenter le tarif en proportion de la distance. L'entretien de la voie et des constructions par les propriétaires des mines n'équivaut à rien de plus qu'au coût additionnel d'exploitation imposé à la compagnie à cause des inclinaisons et courbes plus fortes qui se trouvent sur l'embranchement.

On a suggéré que les propriétaires des mines pourraient fournir la force motrice nécessaire pour exploiter l'embranchement. A ce compte, on pourrait accepter un tarif un peu moindre sur cette partie de la ligne, soit un centin de moins par mille. Mais un tarif de ce genre ne devrait être accepté qu'aux conditions suivantes :

1o. La quantité de charbon expédiée ne sera pas moindre que 200,000 tonnes par année.

2o. Cette quantité devra être également distribuée entre chacun des jours ouvrables de la période d'exploitation.

3o. Les propriétaires des mines devront accoupler, charger et décharger les trains et faire tous les redoublements aux deux extrémités de la ligne.

4o. La voie et les constructions de l'embranchement devront être entretenues en bon état par les propriétaires des mines.

A ces conditions, nous recommanderions un tarif de 20 cts. par tonne de 2,000 lbs. depuis la station des mines de charbon jusqu'au quai ; voici quels seraient les détails de ce tarif :—

Pour onze milles, depuis la jonction à la station des mines de charbon, jusqu'au quai, 20 cts. par tonne de 2,000 lbs.

Plus,  $1\frac{8}{10}$  ct. par tonne et par mille sur l'embranchement de la mine, le département fournissant la force motrice et le matériel.

Ou bien, plus 1 ct. par tonne et par mille, sur l'embranchement de la mine, si les propriétaires de la dite mine fournissent la force motrice.

Tant que les propriétaires des mines n'auront pas accepté ces conditions, nous sommes d'avis qu'on ne doit faire aucune réduction du tarif. Quant au transport du charbon à Halifax, nous sommes d'avis que le tarif actuel de  $1\frac{1}{2}$  ct. par tonne et par mille, doit être maintenu. Il est aussi bas que possible,—si l'on ne veut pas s'exposer à des pertes certaines.

Il n'est pas probable qu'on expédie jamais de grandes quantités de charbon tant qu'il faudra employer des voitures ordinaires entre Richmond et Halifax, ce qui augmente de beaucoup les frais de transport ; mais dès qu'on pourra livrer le charbon à un point central, il est très-probable que la quantité nécessaire à la consommation de la ville sera transportée sur la ligne.

Dans notre rapport préliminaire, nous avons exprimé notre opinion sur différents détails de l'administration générale de la ligne. Nous avons signalé la nécessité d'expédier les convois de marchandises à une vitesse moindre, de faire concorder les trains sur l'embranchement de Windsor avec ceux de la ligne principale, jusqu'à la jonction, de passer un contrat avec la compagnie du télégraphe, de se procurer des machines pour réparer les chars dans les ateliers, de reviser le contrat pour le bois avec M. Hyde, d'établir de nouveaux quais et hangars à marchandises à Pictou, et enfin de construire une salle pour les voyageurs à Windsor. Nous avons aussi recommandé de transporter le bureau principal de la ville au terminus de Richmond, et enfin nous avons parlé du système de paiement des certificats adressés au payeur fédéral.

A ce que nous disions alors nous ajouterons que le système suivi pour marquer les bagages est très-imparfait. Nous pouvons dire la même chose du système de transbordement du fret sur les vapeurs qui font la correspondance avec le chemin de fer, et nous croyons que des améliorations sont urgentes sous l'un et l'autre de ces rapports.

Depuis que notre rapport préliminaire est écrit, nous avons examiné les terrains à la jonction de Windsor, et nous ne voyons aucun empêchement à ce qu'on achève l'Y. Cela

faciliterait beaucoup la communication de l'embranchement à la ligne principale et remplacerait avantageusement une plaque tournante. Nous sommes donc d'avis que cette amélioration soit faite le plus tôt possible.

Nous avons soigneusement comparé le coût du bois et celui du charbon dans leur emploi sur les locomotives, et nous sommes persuadés qu'avec du charbon de la qualité et du prix de celui qu'on pourrait obtenir on économiserait grandement une moitié des frais actuels de combustible. Nous avons questionné à cet égard le surintendant des locomotives qui nous a fourni les détails d'un essai fait par lui-même, et il y a quelques années, sur du charbon de Lingan, Cap Breton. Cet essai dont on trouvera les détails à l'Appendice G (\*) fit voir qu'une économie considérable pouvait être réalisée; de plus, le charbon qu'on peut se procurer sur la ligne même du chemin de fer est infiniment supérieur au charbon de Lingan et beaucoup moins cher. Il serait donc à propos de faire un arrangement convenable avec M. Hyde, en vue de l'amener à résilier son contrat pour la fourniture du bois. En faisant cette recommandation, nous devons dire que le contrat est avantageux pour le département, que la qualité du bois fourni est bonne et qu'on ne saurait avoir de meilleur contrat tant qu'on emploiera le bois comme combustible. Aux termes de ce contrat, le département doit fournir une partie des hangars à bois et M. Hyde l'autre. M. Hyde s'est, jusqu'à un certain point, conformé à cette clause, mais le département n'a établi aucun hangar. M. Hyde s'autorise de cette négligence pour ne pas construire un plus grand nombre de hangars. Sur ce point, nous ne sommes pas d'accord avec lui. En vue de la substitution probable du charbon au bois,—substitution qui aura lieu, au plus tard, à l'expiration du contrat de H. Hyde, l'administration ferait une folie en construisant des hangars considérables. M. Hyde peut aussi invoquer cet argument en sa faveur, mais dans le cas où il résilierait son contrat il faudra tenir compte de la valeur des hangars qu'il n'a pas construits comme il y était obligé.

L'absence de hangars n'est pas un obstacle à la livraison du bois ni un inconvénient pour l'entrepreneur. Il peut livrer le bois sur l'emplacement des hangars projetés, il peut l'y faire scier et corder absolument comme si les hangars existaient. M. Hyde peut donc être payé aux termes de son contrat. Et ainsi finiraient toutes les contestations de part et d'autre.

La communication que M. Hyde nous a adressée sur ce sujet se trouve à l'Appendice H (\*) et l'Appendice J (\*) contient la copie de son contrat avec le commissaire.

Nous avons examiné le système de paiements par certificats à vue sur le trésor fédéral, pour des fins spéciales, et nous ajouterons, à ce sujet, que nous ne voyons aucun inconvénient à la continuation de ce système. Toutefois pour qu'il n'entraîne pas d'inconvénient, certaines précautions sont nécessaires. La première est que ces certificats soient considérés comme chèques et puissent être immédiatement converties en espèces.

Il est important d'éviter les délais qui ont eu lieu jusqu'à présent, afin, par exemple, que des personnes ayant de petites sommes à recevoir ne soient pas retenues, comme cela est arrivé, 24 heures de trop durant lesquelles elles encourent des dépenses inutiles. Il est facile, croyons-nous, de parer à cet inconvénient et de faire disparaître les objections que le commissaire et le comptable ont soulevées contre le système des certificats.

Chacun sait qu'en adoptant le système de paiements par certificats on a eu pour but principal de tenir un compte exact des dépenses successives et de faire concorder le compte, au moyen de pièces justificatives, avec les comptes tenus à Ottawa.

On peut réaliser ce but en ce qui concerne le montant retiré pour le paiement de chaque compte; mais il est impossible de faire en sorte que le coût réel d'entretien de la ligne et les frais de roulement correspondent exactement avec le montant retiré pendant telle ou telle période. En voici la raison: il n'est pas plus possible d'exploiter un chemin de fer que toute autre entreprise commerciale sans un capital d'exploitation. Dans le cas du chemin de fer, ce capital est représenté par le combustible et le matériel général disponibles sur la ligne. Le capital ainsi représenté doit donc être fort considérable et il variera de temps à autre à mesure que l'achat de la consommation des divers articles représenteront une valeur différente.

Lorsque la valeur du matériel est moindre à la fin qu'au commencement, cela prouve que le coût de l'entretien dépasse la somme retirée sous ce chef.

(\*) Non imprimés.

Le contraire a lieu lorsque la valeur du matériel a augmenté. Il serait donc puéril de prétendre que le montant retiré pour frais d'entretien correspondra toujours, même approximativement, au chiffre des frais d'exploitation.

Le même raisonnement ne s'applique pas aux travaux exécutés en vertu d'un contrat, car alors l'entrepreneur fournit le capital d'exploitation. Mais si le département exécutait des travaux de ce genre, sans l'intervention d'entrepreneurs, une accumulation de matériel aurait lieu et la même différence se produirait.

Dans notre rapport préliminaire, nous avons exprimé l'opinion que les fils du télégraphe appartenant à l'administration, entre Halifax et Pictou, devraient être posés sur les poteaux de la compagnie du télégraphe afin d'éviter les dépenses qu'entraîne l'entretien des poteaux actuels. Si l'on maintient les arrangements actuels pour les communications télégraphiques,—arrangements qui, selon nous, sont très-désavantageux,—le moyen que nous indiquons est le seul bon à prendre. (Appendice K (\*).) Mais si, comme nous le croyons, l'intention du gouvernement est d'établir une ligne de télégraphe de la capitale à St. Jean et Halifax,—en suivant le chemin de fer intercolonial,—ce projet implique toute une modification du réseau de lignes télégraphiques et, dans ce cas, il est mieux, pour le moment, de laisser les choses telles qu'elles sont.

Relativement à l'administration générale, nous croyons devoir signaler les inconvénients qui résultent pour le public de l'insuffisance du terminus, à Richmond.

Le local destiné à la réception et à la livraison des marchandises est tout-à-fait insuffisant pour les besoins du trafic. Cela entraîne beaucoup de frais additionnels et tout un matériel roulant qui pourrait être utilisé sur la ligne est retenu pour servir d'entrepôt. Le *fret* est aussi sujet à des frais considérables de charroi, sur un parcours de deux à trois milles, entre la ville et Richmond. Pour les marchandises lourdes ce charriage devient énormément coûteux, et pour le charbon il équivaut à une prohibition. Les armateurs aiment mieux courir les risques et délais de l'expédition par eau que de payer de tels prix. Nous croyons que cette considération détourne de la ligne une quantité considérable d'autres grosses marchandises.

On nous informe que le département s'occupe d'un projet ayant pour but de prolonger la ligne jusqu'au cœur de la ville et qu'une étude a été ordonnée en vue de déterminer le coût de cette amélioration. Les obstacles qu'on rencontrera rendront l'exécution de ce projet très-coûteux et nous avons songé à un autre moyen d'atteindre le même but à moins de frais.

Le havre de Halifax est généralement ouvert toute l'année et comme tout le *front* de la ville est accessible par eau, il nous semble qu'on pourrait construire un pont (*steam bridge*), à peu de frais, et sur lequel on pourrait amener jusqu'à un dépôt central ou sur la propriété de tout marchand qui voudrait faire de son quai un débarcadère,—les chars portant des marchandises à destination de la ville; par la même voie, on pourrait emmener les chars destinés à être accouplés aux convois. De fait la *voie*, ainsi établie se trouverait *sur l'eau*, et chaque quai pourrait être muni d'un appareil faisant la fonction de l'aiguille sur les voies ferrées. Le charbon et autres marchandises pesantes pourraient ainsi être livrés à un point quelconque du front de la ville pour une faible portion de ce que coûte actuellement le transport jusqu'à Richmond, et nous sommes persuadés que ce pont coûterait beaucoup moins que le prolongement sus-mentionné dont la construction, (suivant le tracé projeté,) transporterait le terminus de la ville à près de huit milles des ateliers actuels et autres bâtiments, ce qui anéantirait leur valeur ou augmenterait de beaucoup le parcours fait par le matériel roulant.

Le complet succès d'un pont de ce genre sur le *Great Western*, entre Windsor et Détroit, ne nous permet pas de douter de la réussite de pareil projet pour le transport des grosses marchandises à Halifax. De plus, nous sommes persuadés que le coût de construction et d'exploitation de ce pont ne serait pas la dixième partie du coût du prolongement qu'on veut établir.

Ce projet ne comprend pas le transport des voyageurs jusqu'au centre de la ville; mais le chemin de fer urbain s'étend déjà de la station de Richmond dans toutes les rues principales, et cette objection à notre plan devient presque illusoire, d'autant plus que, selon toutes probabilités, on pourrait faire, avec la compagnie du chemin de fer urbain, des arrangements qui anéantiraient tout obstacle.

Nous croyons que ce projet mérite la plus sérieuse considération, et qu'une étude plus

---

complète démontrerait qu'il est parfaitement praticable et résoudrait une difficulté trop longtemps regardée comme insurmontable.

A Richmond, le local pour les voyageurs est très-insuffisant, mais nous ne croyons pas devoir entrer dans des détails à cet égard tant qu'on n'aura pas pris une décision sur le projet indiqué plus haut.

Le tout respectueusement soumis,

Nous sommes, etc.,

(Signé,)

L. CARVELL.

THOMAS D. TIMS.

A. BRUNEL.

## APPENDICE No. 22.

### CHEMINS DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

*Description, par L. Carvell, Gérant.*

(No. 751.)

CHEMIN DE FER EUROPÉEN ET NORD-AMÉRICAIN,

BUREAU DU GÉRANT-GÉNÉRAL,

ST. JEAN, N.-B., le 24 décembre 1868.

*A l'Honorable Ministre des Travaux Publics.*

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions du 26 septembre dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre un "historique détaillé" de ce chemin de fer depuis le commencement de sa construction jusqu'au 30 juin 1867.

De l'année 1848 date le premier projet d'un chemin de fer devant relier St. Jean, sur la Baie de Fundy, à Shédiac sur le golfe du St. Laurent. Cette même année, la législature du Nouveau-Brunswick vota une somme de £1,000 pour défrayer les dépenses d'une exploration préliminaire qui fut faite par M. Wilkinson, I. C., durant la saison suivante.

En 1849, un bill fut présenté demandant une nouvelle aide pour la ligne. En vertu de cet acte, la province devait garantir l'intérêt de £300,000, à six pour cent. £150,000 d'actions devaient être souscrites par des particuliers et un montant égal par la province. Ce bill fut voté par l'Assemblée Législative, mais rejeté par le Conseil Législatif.

En 1850, une convention composée de délégués de l'Etat du Maine et des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick se réunit à Portland, Maine, pour étudier le projet d'un chemin de fer devant relier Halifax, N.-E., à Bangor, Me. Cette convention s'arrêta au projet du chemin de fer Européen et Nord Américain, la ligne de St. Jean et Shédiac étant fusionnée dans le projet général. Les études d'exploration furent faites la même année, dans l'Etat du Maine, avec l'autorisation de la Législature Locale, par M. Morton, I. C.

En 1851, un bill (*Facility Bill*) fut adopté par la législature du Nouveau-Brunswick. Aux termes de ce bill, la province devait accorder £250,000 à une compagnie, aux conditions suivantes: du moment où les souscripteurs auraient payé £100,000, la province émettrait des débetures portant six pour cent d'intérêt, rachetables en trente ans, l'émission annuelle ne devant pas excéder £100,000.

En outre, pour chaque somme de £10,000 payée par la compagnie, la province paierait une somme égale. Le bureau de direction se composerait de neuf directeurs dont deux, choisis par vote des deux chambres de la Législature, représenteraient la province. Subséquentement, M. Robert Jardine fut élu président.

Le 29 septembre 1852, un marché pour la construction de la ligne fut passé entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick, la compagnie et MM. Peto, Betts, Jackson et Brassey. Aux termes de ce marché, MM. Peto et Cie., devaient construire la ligne depuis la frontière de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à celle de l'Etat du Maine pour la somme de £6,500 sterling par mille. La province devait prendre des actions au montant de £1,200 par mille et prêter ses bons à la compagnie pour £1,800 par mille. Ces bons étaient préférentiels et rachetables en 20 ans. Ce contrat fut approuvé à une session spéciale de la législature convoquée le mois suivant.

En 1853, toute la ligne fut explorée, sous la direction de M. Frank Giles, I. C., au Nouveau-Brunswick, et de M. James Beattie, I. C., à la Nouvelle-Ecosse, et le 14 septembre de la même année, la première motte de terre fut levée à St. Jean, par Lady Head. Les travaux sur la section entre St. Jean et Shédiac se continuèrent durant cette saison et partie de la saison suivante, quand des difficultés financières dues à la guerre de Crimée amenèrent la suspension des opérations. En 1856, la compagnie ayant été dissoute, le gouvernement acheta la ligne de MM. Peto et Cie. pour la somme de £90,000

sterling, et les travaux furent repris sous la direction du gouvernement. Au printemps suivant, la direction fut confiée à trois commissaires nommés le 31 mars, 1857, par le gouvernement; c'étaient MM. W. H. Scovil, F. W. Hatheway et J. Myshrall. Ces messieurs restèrent en fonctions pendant quatre mois et demi et furent remplacés, le 15 août, par MM. R. Jardine, R. Reid et R. C. Scovil. M. Read ayant donné sa démission fut remplacé, le 15 mai, 1858, par M. George Thomas, et le bureau demeura ainsi constitué jusqu'au mois de juin, 1865. M. A. L. Light, I. C., fut nommé ingénieur en chef.

Lorsque la ligne fut achetée par le gouvernement, MM. Peto et Cie. avaient fait l'exploration et le tracé entre St. Jean et Shédiac, une partie considérable de la voie était construite entre Moncton et Shédiac, et les travaux étaient commencés entre St. Jean et Rothesay. Le contrat pour terminer la ligne entre Moncton et Shédiac fut adjugé le 1er août, 1856, et cette section fut ouverte à la circulation le 20 août, 1857. Un parcours de trois milles au delà de St. Jean fut terminé et ouvert à la circulation le 17 mars, 1857. D'autres sections furent offertes à contrat dès que le tracé eut été révisé. Elles furent ouvertes à la circulation dans l'ordre suivant : de St. Jean à Rothesay, 9 milles, 1er juin, 1858; de Rothesay à Hampton, 13 milles, le 8 juin, 1859; de Hampton à Sussex, 22 milles, le 10 novembre, 1859; et de Sussex à Moncton, 45 milles, le 1er août, 1860. Ainsi fut complétée la section du chemin de fer Européen et Nord Américain entre St. Jean et Shédiac. Durant cette période, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse construisit et ouvrit à la circulation la section entre Halifax et Truro, parcours de 60 milles. Le reste du projet fut laissé de côté depuis 1853 jusqu'à 1864, époque à laquelle il fut ramené sur le tapis, grâce surtout aux efforts énergiques de M. E. R. Burpee, I. C. Des explorations furent faites, d'après les instructions du gouvernement, de St. Jean jusqu'à la frontière américaine, par M. Burpee, et de Moncton à la frontière de la Nouvelle-Ecosse, par M. Boyd.

Deux compagnies, l'une au Nouveau-Brunswick, l'autre dans l'Etat du Maine, furent constituées pour la construction des sections intermédiaires, qui devenaient presque indispensables, et les législatures du Maine, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick passèrent des actes accordant des subventions pour l'achèvement de la ligne. La construction des sections situées dans l'Etat du Maine et le Nouveau-Brunswick est en très-bonne voie.

#### PARTICULARITÉS DE LA LIGNE, ENTRE ST. JEAN ET SHÉDIAC.

La distance entre St. Jean et la Pointe du Chêne, havre de Shédiac, est de 108 milles, soit huit pour cent de plus qu'une ligne à vol d'oiseau.

L'inclinaison la plus forte est de 45 pieds au mille et le rayon minimum de courbure est de 1,584 pieds.

Le total des montées en se dirigeant vers l'E. est de 1,063 pieds, et celui des descentes, 1,075 pieds. Le point le plus élevé se trouve à 12½ milles de St. Jean, 165 pieds au-dessus du niveau de la marée haute dans le havre de St. Jean.

Le total des courbures est 2,713 degrés, soit 20 degrés par mille. La ligne droite représente 79½ milles, et la ligne courbe 28½ milles.

Il n'y a qu'une voie large de 5 pieds 6 pouces. Les évitements représentent un parcours de 12<sup>9</sup>/<sub>10</sub> milles, soit 12 p. cent de la ligne principale.

La voie permanente,—sauf 20 milles environ où l'on a employé les lisses en U importées par MM. Peto et Cie,—est faite de lisses en T, pesant 63 livres par *yard*, reliées par des coussinets de fer fondu pesant 28 livres chacun. Les traverses sont de cèdre, haennatac et pin, longues de 9 pieds, épaisses de six pouces, et d'une largeur moyenne de 9 pouces. Les lisses étaient d'abord plates. Les nouvelles sont équarries; on fait ainsi disparaître la partie du bois qui est en sève. La quantité de ballast est d'environ deux *yards* cubes par *yard* linéaire de la voie.

La longueur de la chaussée est de 20 pieds, dans les levées, et jamais moindre que 24 pieds dans les tranchées. Dans les tranchées qui coupent des hauteurs, et toutes les fois qu'il a été nécessaire d'assurer un bon drainage, la largeur atteint jusqu'à 30 et 32 pieds. Autant que possible, on a toujours maintenu la chaussée au-dessus du niveau des terres qu'elle traverse, afin d'assurer un bon drainage et de faciliter l'enlèvement de la neige. Les talus ont en général une inclinaison d'un et demi sur un, mais quand cela est nécessaire

cette inclinaison est de deux sur un. Les tranchées rocheuses ont une inclinaison de 3 pouces au pied. Dans les localités où les talus sont exposés à l'action de l'eau (*wash*) ils sont bien protégés par une maçonnerie ordinaire ou à pierre perdue. La maçonnerie des ponts les plus importants est du meilleur libage posé à ciment. Celle de petits ponts est brute, sèche dans certains cas, à ciment dans d'autres.

Sur tous les ponts ayant des arches de plus de 40 pieds, la superstructure est en fer.

Voici la liste des principaux ponts :—

*Pont de la rivière Hammond.*—Trois arches, 100 pieds. Culées et piliers. Libage de granit au ciment. Fondation sur pilots. Superstructure en longrines de Fairbairn. Voie entre les longrines. Poutres de fer.

*Ponts de Passekeag et Moosehorn.*—Chacun une arche de 80 pieds. Culées et piliers. Libage de grès gris à ciment. Fondations sur pilots. Superstructure, longrines de Warren entre lesquelles passe la voie. Poutres de fer.

*Pont de Trout Creek, (Ruisseau à la Truite.)*—Trois arches de 80 pieds chacune. Culées et piliers. Libage de grès gris à ciment. Fondations sur pilots. Superstructure, longrines de Warren entre lesquelles passe la voie. Poutres de fer.

*Pont de la rivière Petitcodiac.*—Deux arches, 80 pieds chacune. Culées et piliers. Libage de grès brun à ciment. Fondation sur le roc. Superstructure, longrines de Warren. Voie entre les longrines sur poutres de fer.

*Pont de la rivière Scadou.*—Quatre arches, 60 pieds chacune. Culées et piliers de grès brun. Superstructure, longrines en I, sur le haut desquelles passe la voie. Poutres de bois. Fondation sur le roc.

*Pont du quatrième mille.*—Sur le chemin postal ; une arche de 50 pieds ; culées de libage en pierre calcaire dure, à ciment. Superstructure, longrines en I. Voie entre les longrines. Tablier de fer.

*Pont de Milner.*—Sur le chemin postal ; une arche de 40 pieds.—Culées en libage de grès brun à ciment. Superstructure, longrines en I sur lesquelles passe la voie. Poutres de bois.

La superstructure des arches ayant moins de 40 pieds est ou de pin de savane ou de pin blanc, première qualité. Les matériaux et l'exécution sont de première classe. Toutes les charpentes sont bien aplanies et peintes.

20 ponts ont des culées de pierre et des superstructures en bois. 5 ont des chevalets reposant sur des piliers de pierre ; 2 des chevalets reposant sur des piliers formés de pilots ; 6 sont des ponts à pilots.

Les arches des ponceaux varient de 4 à 12 pieds. La maçonnerie est de libage à ciment. Les ponceaux ordinaires (*box culverts*) ont, en général, 5 pieds carrés. Mais plusieurs sont de dimensions beaucoup plus grandes. Maçonnerie brute et sèche. On n'a point voulu admettre sur la ligne de ponceaux en bois recouverts en terrassement.

Les constructions sont, en général, bien faites, solides et durables.

Ci-joints des tableaux des stations et des voies d'évitement, des longueurs des ponts de bois et de fer, et un relevé des courbes et inclinaisons.

J'ai, etc.,

(Signé),

L. CARVELL, gérant.

APPENDICE No. 22—*Suite.*

## TABLE DES COURBES.

No. de Courbes.	Longueur totale en milles.	Rayon, en pieds.	Déflexion.
2.....	44.....	1,584.....	85 00
2.....	76.....	1,980.....	96 00
5.....	1.51.....	2,640.....	173 30
24.....	6.69.....	2,865.....	714 38
1.....	23.....	3,016.....	22 46
2.....	59.....	3,243.....	55 23
1.....	87.....	3,263.....	81 15
2.....	62.....	3,438.....	54 39
1.....	15.....	3,630.....	12 00
6.....	1.67.....	3,822.....	132 48
2.....	09.....	3,960.....	7 00
1.....	84.....	4,033.....	63 22
2.....	57.....	4,752.....	36 30
1.....	65.....	4,912.....	39 59
4.....	2.14.....	5,280.....	116 00
1.....	82.....	5,542.....	44 32
15.....	5.94.....	5,730.....	313 57
1.....	61.....	5,807.....	31 36
4.....	2.26.....	11,460.....	63 00
1.....	1.21.....	12,278.....	29 54
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
78	28.66		2,173 49 courb. p. m. 20°.
Longueur de la ligne courbe.....			28.66 milles.
do do droite.....			79.39 "
Total.....			108.05 "

## RELEVÉ DES INCLINAISONS.

Désignation.	No.	Longueur totale. en milles.
Niveau.....	86.....	25.17
De 0 pieds à 10 pieds par mille...	20.....	19.34
" 10 " 20 " .....	24.....	10.70
" 20 " 30 " .....	30.....	16.80
" 30 " 45 " .....	56.....	36.04
<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total.....	216	108.05

## PONTS.

Culées de pierre et superstructure en fer.....	1,390 pds. lin.
do do en bois.....	450 "
Chevalets sur piliers de pierre.....	1,100 pds. lin.
do sur pilots.....	320 "
Ponts à pilots.....	440 "
<hr/>	<hr/>
	1,860 "
<hr/>	<hr/>
Total.....	3,700 "

## TABLEAU DES STATIONS ET DES VOIES D'ÉVITEMENT.

NOTE.—Les bâtiments sont en bois, quand il n'est pas autrement spécifié.

La 1ère classe comprend les stations principales dont les dispositions varient suivant les localités.

Les stations de 2ème classe sont des bâtiments à deux étages avec bureau pour les chefs de station, salle d'attente commune et salle d'attente pour les dames. Fosses anglaises, etc., au rez-de-chaussée ;—résidence du chef de station au premier.

Les stations de 3ème classe sont des bâtiments d'un étage et demi, avec bureau pour le chef de station, salle d'attente générale, salle pour les marchandises, fosses anglaises, etc., au rez-de-chaussée ;—résidence du chef de station au premier.

Les stations de 4ème classe sont de simples plateformes avec un hangar servant d'abri aux voyageurs qui attendent les convois,

Distance  
en milles.

Longueur des  
évitements.

0 *St. Jean*. 1ère classe, hangar de 225 pieds de long, couvrant une voie.

Les bureaux sont à l'étage supérieur du bâtiment principal.

Abri pour les chars..... 45 pieds × 335 pieds.

do ..... 32 " × 120 "

Hangar à bois..... 30 " × 100 "

Hangar à marchandises..... 25 " × 100 "

Salle des locomotives (brique) 175 " diam. 18 pits.

Deux plateformes extérieures, parc à bétail, etc.

NOTE.—Le hangar à marchandises est beaucoup trop petit..... 16,203 pd. lin.

3 *Moosepath*. Station à pavillon. 4ème classe..... 1,773 "

6 *Torryburn*. do do ..... 252 "

7 *Appleby*. do do pas d'évitements..

*Rothesay*. 2ème classe. Salle des voyageurs 50 × 28. Abri du réservoir 18 × 18. Petit hangar à marchandises. Plaque tournante, (*skeleton*).....

1,555 pd. lin.

12 *Quispamsis*. Station à pavillon, 4ème classe ..... 950 "

14 *Walker*. Evitement extérieur. Longueur..... 530 "

17 *Nauwigewank*. Station à pavillon, 4ème classe ..... 825 "

20 *Anse de Groom*. Station à pavillon. Pas d'évitement .....

22 *Osskeag*. 2ème classe ; salle des voyageurs 50 × 28 ; abri bu réservoir 18 × 18. Hangar à bois 30 × 100. Hangar à marchandises 70 × 45, avec plateforme de chargement. Plaque tournante, (*skeleton*)..... 3,225 "

26 *Passekeag*. Station à pavillon. 4ème classe. Petit hangar à marchandises. Plateforme de chargement..... 801 "

27 *Bloomfield*. Station à pavillon. 4ème classe ..... 861 "

31 *Moosehorn*. Evitement extérieur. Abri à locomotives et réservoir. 950 "

32 *Athol*. Station à pavillon. 4ème classe. Pas d'évitement.....

33 *Norton*. 3ème classe. Salle pour voyageurs et marchandises 50 × 28. Plateforme à marchandises et parc à bestiaux..... 900 "

35 *Johnston*. Evitement extérieur. Longueur ..... 250 "

36 *Gurney*. do do ..... 624 "

37 *King*. do do ..... 474 "

39 *Apohaqui*. 3ème classe. Salle pour voyageurs et marchandises 50 × 28. Plateforme à marchandises et parc à bestiaux..... 992 "

44 *Sussex*. 1ère classe. Salle de voyageurs, salle à dîner, corps de bâtiment 44 × 50—2 ailes, chacune 22 × 28. Hangar à marchandises 70 × 45—2 hangars à bois, chacun 30 × 100. Abri du réservoir 18 × 18. Deux petits hangars à marchandises. Salle des locomotives, (brique) 67 × 61—3 pieds. Plaque tournante, 45 pieds de diamètre, recouverte. Parc à bétail..... 5,104 "

47 *Plumweseep*. Station à pavillon, 4ème classe.....

49 *Wallace*. Evitement extérieur. Longueur..... 450 "

51 *Penobscuis*. 3ème classe. Salle pour voyageurs et marchandises 28 × 50. Abri du réservoir 18 × 18..... 1,000 "

TABLEAU DES STATIONS ET DES VOIES D'ÉVITEMENT.—*Suite.*

Distance, en milles.	Longueur des évitements.
55 <i>Dunsinane</i> . Station à pavillon .....	546 pieds
56 <i>Portage</i> . Evitement extérieur. Longueur.....	567 "
60 <i>Anagance</i> . 3ème classe. Salle pour voyageurs et marchandises 28 × 50. Parc à bestiaux. Plateforme à marchandises.....	987 "
62 <i>Hayward</i> . Evitement extérieur. Longueur.....	315 "
66 <i>Davidson</i> . Embranchement vers les moulins. Long. avec redoublements	3,042 "
66 <i>Petitcodiac</i> . 3ème classe. Salle pour voyageurs et marchandises, 28 × 50. Salle d'attente (Séparée). Abri du réservoir, 18 × 18 Hangar à marchandises et plateforme de chargement. Parc à Bestiaux. Plaque tournante, ( <i>Skeleton</i> ).....	1,428 "
71 <i>Chemin de la rivière Pollett</i> . Station à pavillon. 4ème classe. Plateforme à marchandises.....	611 "
74 <i>Chemin de la rivière du Nord</i> . Evitement extérieur. Longueur....	292 "
76 <i>Salisbury</i> . 2e cl. Salle des voyageurs, 28 × 50. Hangar à marchandises, 70 × 45. Plateforme à marchand. Abri du réservoir, 18 × 18. Parc à bes.	1,968 "
79 <i>Boundary Creek</i> . Station à pavillon. 4ème classe.....	728 "
81 <i>Chemin de la Montagne</i> . Evitement extérieur. Longueur.....	327 "
85 <i>Caribou</i> . do do .....	572 "
89 <i>Moncton</i> . Salle des voyageurs, 104 × 18 avec aile en arrière, 43 × 14. Hangar à marchandises, 60 × 20. Réservoir octogone, 15' diamètre. Petit hangar à bois. Quai avec hangar à marchandises. Longueur des évitements y compris l'embranchement sur le quai...	7,609 "
NOTE.—Ces bâtiments sont mal placés et très-incommodes.	
91 <i>Moulin de Humphrey</i> . Station à pavillon.....	223 "
95 <i>Ruisseau de Cook</i> . do .....	250 "
96½ <i>Jonction de Painssec</i> . Chemin de fer du N. E. et du N. B.....	
97 <i>Côte au Pin</i> . Evitement extérieur. Longueur.....	1,400 "
102 <i>Chemin de Dorchester</i> . Station à pavillon.....	
106 <i>Shédiac</i> . 2ème classe. Salle des voyageurs 52 × 22. Hangar à marchandises, 70 × 20. Deux plateformes extérieures. (Atelier de réparation des locomotives, 117 × 21. Magasin, 46 × 21. Atelier des forgerons, 36 × 25. Atelier des chaudronniers, 22 × 24. Abri des locomotives, 66 × 33. Abri, 100 × 22. Abri de réservoir, 14 × 22.) Plaque tournante couverte, 45 pieds de diamètre.	5,283
NOTE.—Les bâtiments mentionnés entre crochets ne sont que temporaires et très- mal appropriés à leur destination. Elles servaient autrefois de magasins, écuries, etc., à M.M. Peto et Cie.	
108. <i>Pointe du Chêne</i> . Quai en bois, 1,860 pieds de long, (1,010 pieds à 30 pieds de large, 770 à 40 et 80 à 150.) Hangar à marchandises, 20 × 100. Plateformes à voyageurs et marchandises, double voie sur toute la longueur du quai. Longueur avec redoublements.....	4,100 "
NOTE.—Le hangar actuel à marchandises est beaucoup trop petit pour les besoins du commerce.	

Longueur totale des Evitements..... 67,969 pieds

Egale à 12.88 milles.

CHEMINS DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.**Rapport général sur le fonctionnement, l'administration et les réparations, par L. Carwell, Gérant.*CHEMIN DE FER EUROPÉEN ET NORD AMÉRICAIN, BUREAU DU GERANT GENERAL.  
(No. 775.) St. Jean, N.-B., 21 Octobre 1868,A l'Hon. Wm. McDougall, C. B.,  
Ministre des Travaux Publics.MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, suivant vos instructions, un rapport  
sur le fonctionnement de ce chemin de fer pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1868.

Ayant succédé à M. J. Edward Boyd, I. C., comme surintendant général, le 1er septembre 1867, ma surveillance personnelle ne couvre que dix mois de l'année.

Jusqu'au 19 février dernier, les affaires du chemin étaient contrôlées par un bureau de trois commissaires résidants, lequel fut alors aboli; et l'administration m'en fut confiée, sous la direction immédiate du Département des Travaux Publics.

Ce chemin de fer étant passé le 1er juillet 1867, en vertu de l'Acte d'Union, de la possession du gouvernement provincial à celle du gouvernement fédéral, il est peut-être bon de dire en premier lieu dans quelle condition financière il se trouvait alors.

Elle était succinctement comme suit :—

PASSIF.		\$	cts
Au trésor provincial.....		4,761,979	90
Balances du revenu net non-rentre.....		1,925	71
Dû aux connections de billets de parcours entier.....		205	58
Dû à la compagnie internationale de vapeurs.....		266	35
Dû à la compagnie des vapeurs de l'Île du Prince Edouard.....		17	50
Dû au Bureau Provincial d'Agriculture.....		77	53
		4,764,472	57
ACTIF.			
Coût du chemin de fer et de l'équipement, y compris le terminus du port à St. Jean, transféré depuis.....		4,642,484	39
*Ponts de Norton et Apohaqui.....		12,583	67
*Renouvellement du pont d'Apohaqui.....		643	24
*Chemins de traverse.....		570	49
*Routes Provinciales.....		300	00
*Département des Postes.....		1,977	06
*Compte de propriété en franc-alleu.....		1,469	18
†W. B. Weldon.....		227	64
†Frank Giles.....		92	00
†H. W. Baldwin.....		212	40
†LeBaron Drury.....		260	82
†Alex. McBean.....		72	23
†J. H. Littlehale.....		49	28
†Robert Atkinson.....		17	18
†Effets de commerce à recevoir.....		586	00
†Exploration de Burpee.....		343	00
†Compte indéterminé (train spécial).....		30	00
†Département du Commissariat.....		244	52
†Compagnie américaine de télégraphe.....		10	08
†Chemin de fer de St. Etienne.....		7,516	58
Argent à la Banque Commerciale.....		1,284	40
Argent en papier de la Banque de Westmorland.....		567	00
Argent entre les mains de caissier.....		14	00
Chemin de fer de Woodstock.....		2,646	87
Dû sur fret et bagage non-réclamé.....		2	88
Arrrages aux stations.....		1,695	72
Effets généraux en mains.....		88,585	80
		\$4,764,472	57

Les articles de l'actif marqués d'un \* ont été considérés comme des comptes de la province plutôt que du chemin de fer.

Les comptes marqués d'une † ont été payés depuis, et ceux marqués d'une ‡ sont mauvais.

Le papier de la Banque de Westmoreland a été vendu à une perte de \$198.45, et cette somme a été portée au compte des frais d'exploitation de l'année dernière.

Le résultat des transactions de l'année sera mieux compris en examinant les états de compte du capital et du revenu :—

Dr.		COMPTE DE CAPITAL.		Av.	
				\$ cts.	
1868.	Pour coût du chemin et de l'équipement jusqu'à cette date, par extrait A. ....	4,644,903 35	1867.	Trésor provincial.....	4,761,979 90
Juin 30			Juin 30		
	" Ponts Norton et Apohaqui. ....	12,583 67	1868.	Dépt. des Travaux Publics.	8,963 24
	A Fleming et Humbert.....	6,000 00	Juin 30		
	" effets généraux.....	99,888 69			
	" bal. par balance générale..	7,567 43			
		4,770,943 14			4,770,943 14

E. et O. E.

St. Jean, N. B., 30 juin 186\$.

A. M'NAUGHTON,  
Comptable.

## RELEVÉ A.

ETAT INDIQUANT LE COUT DU CHEMIN DE FER ET DE SON EQUIPEMENT JUSQU'AU 30 JUIN 1868.		\$	cts.
<i>Dépenses de l'année dernière.</i>			
Arpenter la voie jusqu'au moulin de Davidson.....		30	00
Nouveau garage à Penobsquis, et lisses, traverses, etc., pour nouveaux évitements à la rivière du nord, chez Haywards et au chemin de la Montagne.....		1,665	23
Construire une chaussée.....		256	40
Payé Humphrey pour dommage de terre à Hall's Creek.....		160	00
Payé R. Wilson, pour dommage de terre à Boundary Creek.....		13	00
Payé pour salle des dames à Petitcodiac.....		111	45
Coffre à poudre à St. Jean.....		9	87
Quatre sabliers de locomotive, neufs.....		160	00
Un instrument pour nettoyer les bandages de roue.....		51	94
Installation de 4 nouveaux chars à foin.....		282	52
Dix nouveaux chars-plateformes.....		6,750	00
Poches à billets pour chars-plateformes.....		4	50
Total.....		9,494	91
AJOUTEZ :			
Compte du terminus du port, transféré.....		59,154	65
Coût du chemin jusqu'au 30 juin 1867, par compte.....		4,583,348	94
DEDUISEZ :			
Table à dessiner vendue à E. R. Burpee.....	\$25	00	
Char à bras vendu à H. G. C. Ketchum.....	60	00	
Wagons à déblais vendus à Hawkins et autres.....	\$2,059	00	
Moins le fret.....	48	85	
	2,010	15	
Locomotive <i>Sussex</i> vendu au chemin de fer de Woodstock.....	5,000	00	
			7,095 15
Coût du chemin de fer et de son équipement.....			4,644,903 35
CLASSÉ COMME SUIT :			
Ingénieurs.....	\$216,781	82	
Voie permanente.....	3,730,593	52	
Edifices.....	256,054	90	
Matériel roulant et mécanisme.....	361,065	41	
Effets divers.....	15,512	03	
Dépenses générales.....	64,895	67	
	\$4,644,903	35	

Dr.		COMPTE DE REVENU.				Av.	
1867.		\$ cts.	\$ cts.	1867.		8 cts.	\$ cts.
Sept. 30	Payé au trésorier provincial .....		1,925 71	Jun 30	Par bal. de l'an. derni. ....		1,925 71
" 17	Payé au trésorier provincial, à compte de la Puissance...	10,000 00		1868.			
1868.				Jun 30	" Départ. des T. P. ....	70,669 01	71,220 40
Jun 30	Payé à la banque de Montréal, à compte du receveur-général	85,631 46			" Transp. de voyag. ....	87,970 24	
			95,631 46		" Malles et divers...	8,119 17	
	Locomo., par Ext. B.	39,453 54			" Revenu net cette année .....		35,073 45
	Chars à fret et à voy., C.	25,675 67					
	Entretien de la voie et des édifices, D.	44,011 00					
	Frais généraux, E.	22,544 76					
	Revenu net.....	35,073 45					
	Balance par balance générale.....		10,662 39				
		166,758 42	108,219 56			166,758 42	108,219 56

E. &amp; O. E.

St. Jean, N.-B., 30 Juin, 1868.

A. M'NAUGHTON,  
Comptable.RELEVÉ B.  
LOCOMOTIVES.

1867.	DETAIL.	1868.
\$ cts.		\$ cts.
7,895 10	Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	3,224 15
13,945 72	Bois de chauffage.....	17,165 04
1,565 16	Huile, graisse et perte.....	1,262 76
3,632 98	Matériaux pour la répar. des locom. et tenders, y compris l'emballage...	3,602 42
6,931 80	Gages pour la réparation des locomotives et tenders.....	6,341 83
95 54	Réparations aux ateliers et remises des locomotives.....	174 92
182 64	Réparations et renouvellement d'outils, lampes, etc.....	174 46
1,530 62	Pompes, réservoir, réparations, etc.....	1,586 79
159 10	Petits approvisionnements .....	129 25
596 69	Divers .....	791 92
36,535 35		39,453 54

RELEVÉ C.  
CHARS A FRET ET A VOYAGEURS.

1867.	DETAIL.	1868.
\$ cts.		\$ cts.
8,060 13	Gages des conducteurs, garde-freins et porte-faix.....	8,929 18
2,149 86	Huile et perte pour les chars.....	941 43
5,342 92	Matériaux pour réparer les chars.....	6,770 44
4,191 06	Gages pour réparation des chars .....	5,204 45
325 95	Réparations aux ateliers, grues, outils et instruments, y compris les } réparations et le renouvellement des lampes.....	387 15
153 95	Petits approvisionnements employés sur les chars.....	216 74
1,321 21	Gages aux aiguilleurs.....	1,382 73
228 66	Combustible .....	336 96
426 31	Main-d'œuvre extra pour charger et décharger le fret.....	236 28
648 10	Divers.....	1,220 31
22,848 15		25,675 67

## RELEVÉ D.

## ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES EDIFICES.

1867.	DETAIL.	1868.
\$ cts.		\$ cts.
21,763 67	Salaires du gardien de la voie, des contre-maitres et journaliers.....	23,239 39
6,796 59	Lisses, coussinets, fiches, ajustes, traverses, etc.....	12,029 29
2,430 23	Réparations aux stations, quais, édifices, plateformes, etc.....	3,130 70
	Salaire et dépenses de l'ingénieur résidant.....	857 40
19 19	Petits approvisionnements.....	25 67
80 48	Réparations aux herbes à neige et instruments pour nettoyer les ban- dages de roue.....	155 57
433 32	Réparations et renouvellement de chars à bras, outils et instruments.....	483 79
797 30	Main-d'œuvre extra pour enlever la neige et couper la glace.....	1,100 04
1,838 81	Réparations aux clôtures.....	2,832 78
482 47	Divers.....	156 47
\$34,642 06		44,011 00

## RELEVÉ E.

## FRAIS GENERAUX.

1867.	DETAIL.	1868.
\$ cts.		\$ cts.
2,398 13	Partie du traitement des Commissaires et dépenses de bureau.....	1,745 86
2,905 10	Salaires du Surintendant, du comptable, des commis, et dépenses de bureau	4,164 37
7,540 01	Salaires des agents de stations, commis et gardiens.....	8,440 77
647 43	Papeterie employée aux stations.....	909 87
1,190 34	Domages aux marchandises, etc.....	1,073 83
1,115 00	Assurance.....	1,058 50
1,042 90	Annonces, impressions et billets.....	1,635 37
1,610 28	Combustible, huile, et dépenses incidentes aux stations.....	2,071 93
1,820 93	Divers.....	1,444 26
\$20,270 12		22,544 76

Dr.	BALANCE GENERALE.				Av.
	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
A la prop. en franc-aleu..		1,398 70	Par compte de Capital.....	7,567 43	
Aux chemins de traverse.		691 89	“ Compte de Revenu.....	10,662 39	18,229 82
Au pont Aponaqui.....		3,011 58	“ Comp. Int. des steamers	545 75	
Aux ch. de fer provinc...		308 44	“ C. de N. de l'Île du P. E.	35 50	
Au Dépt. des Postes de l'année dernière.....	1,977 06		“ Bureau d'Agriculture Provinciale.....	77 53	658 68
gagné cette année.....	812 94	2,790 00			
COMPTÉ INDETERMINÉ.					
A Frank Giles.....	92 00				
“ H. W. Baldwin ..	212 40				
“ LeBaron Drury .....	260 82				
“ Alex. McBean.....	72 23				
“ J. H. Littlehale.....	49 28				
“ Robt. Atkinson .....	17 18				
“ W. E. Weldon .....	227 64				
“ Early Kaye .....	62 54				
A la suc. James Adam...	105 12	1,099 21			
Au c. de f. de Woodstock		7,700 03			
A H. G. C. Ketchum.....		18 44			
“ Fleming & Humbert...		56			
“ Fret et bagage non- réclamé.....		5 03			
Aux arrérages aux stat.		1,864 72			
					18,888 60

E. &amp; O. E.

St. Jean, N. B., 30 juin, 1868.

A. M'NAUGHTON,

Comptable.

Durant l'année, le département a reçu chaque mois des comptes détaillés, avec pièces justificatives, pour tous les deniers reçus et dépensés de temps à autre.

Je ferai observer que le système provincial de comptabilité et d'audition qui promettait aux commissaires de payer les frais d'exploitation avec le revenu de la ligne, ne remettant que le produit net au gouvernement, a été suivi jusqu'après la passation de l' " Acte concernant les travaux publics du Canada." Depuis lors, on porte au crédit du receveur général le revenu brut de la ligne, et les dépenses sont payées sur les fonds votés à cette fin par la législature, et avec la sanction du gouvernement. De cette manière, le directeur gérant obtient, sur l'autorisation du Ministre des Travaux Publics, les fonds nécessaires aux frais d'exploitation et autres dépenses, sur certificats adressés à l'employé *ad hoc* du ministre des finances, en faveur des parties intéressées.

Ainsi donc, pendant la première partie de l'année fiscale, les revenus de la ligne ont été appliqués à payer les frais d'exploitation et autres dépenses, et depuis le mois de janvier les recettes brutes provenant de toutes sources, ont été déposées au crédit du receveur-général.

L'état suivant indique les recettes générales et la manière dont elles ont été appliquées :

1867.		RECETTES GENERALES.	\$ cts.
30 juin.....	Balance des arrrages aux stations.....		1,695 72
	Numéraire à la Banque Commerciale.....		1,284 40
	Billets de la banque de Westmoreland.....		567 00
	Numéraire.....		14
1868.			
30 juin.....	Transport des voyageurs.....	70,669 01	
	Transport des marchandises.....	87,970 24	
	Malles et divers.....	8,119 17	166,758 42
	Reçu des chefs de station pour bois et huile.....		315 00
	Numéraire—vente d'un baril de sucre.....		16 68
	“ Main-d'œuvre.....		9 80
	“ de la compagnie de télégraphe Américaine.....		10 08
	“ de T. E. Smith et fils, pour billets et intérêt.....		656 48
	“ pour de vieilles voitures.....		2,084 00
	“ pour matériel.....		1,197 52
	“ main-d'œuvre et matériel fournis à H. G. C. Ketchum.....		183 97
	“ des vapeurs internationaux pour billets de parcours total.....	1,370 43	
	“ moins la proportion pour le chemin de fer.....	513 47	856 96
	“ des vapeurs de l'Île du P. E.....		4,314 00
	“ du garde-magasin pour frais sur bagage réclamé.....		9 50
	“ pour charroi du fret des vapeurs de l'Île du P. E.....		87 56
	“ main-d'œuvre et matériel fournis au prolongement Ouest.....		6 35
	“ du chemin de fer de St. Stephen.....		7,516 58
	“ du gouvernement provincial pour l'exploitation de Burpes.....		343 00
	“ compte non-déterminé,—train extra.....		30 00
	“ du commissariat.....	1,227 13	
	Moins le fret et les voyageurs, enregistrés précédemment.....	99 13	1,128 00
			\$189,071 16
	Ce montant a été appliqué comme suit :—		
	Payé,—Certificats de 1 à 180, et de 182 à 548.....		81,849 28
	“ pour les commissaires à B. Robinson, trésorier provincial, et payeur fédéral par intérim, 14 sept. 1867, compte du revenu, certificat 181.....		10,000 00
	Déposé au crédit du receveur-général.....		85,631 46
	Payé aux vapeurs de l'Île du P. E., proportion des billets de parcours total..		1,602 81
	Perte sur la vente de billets de la banque de Westmoreland.....		198 45
	Comptes pour trans. de marchandises par ch. de fer.... 4,873 64 } Classifiés		
	“ porté au compte des bagages non- } et portés		
	réclamés..... 20 } aux divers		
	Frais pour locomotives, fossés, etc... 2,070 00 } services.		6,943 84
	Dû par la succession de Jas. Adam, ancien chef de station à Moneton.....		105 12
	Dû par Early Kaye, ancien chef de station à Salisbury.....		62 54
	Dû par le département des postes.....		812 94
	Arrrages aux stations.....		1,864 72
			\$189,071 16

Les \$6,000 portées au “ compte du capital ” comme payées à “ Fleming et Humbert,” représentant des avances faites pour une locomotive commandée avec votre autorisation et qui depuis a été achevée et livrée à la compagnie.

Sur les \$9,494.91 portées comme dépensées sur le compte du capital de l'an dernier, un montant de \$6,750 (pour des chars) a été autorisé par le gouvernement fédéral, et presque toute la balance par les commissaires sous l'ancien système.

Les lisses et traverses pour les voies supplémentaires, sauf pour Penobsquis, auraient dû être portées au compte de l'année précédente.

En ce qui regarde le compte du revenu, je renvoie aux états comparatifs suivants des recettes et des dépenses.



On voit donc que bien que le revenu soit plus considérable que l'année précédente, les dépenses ont augmenté dans une bien plus grande proportion.

Le revenu a augmenté comme suit :—

Voyageurs .....	3,395 21	ou 5.05 pour cent.
Marchandises .....	11,699 23	ou 15.3 pour cent.

Pour les deux.....\$15,094 44 ou 10.5 pour cent.

MOINS LA DIMINUTION.

Sur les malles et divers..... 2,706 08 ou 25 pour cent.

Augmentation générale.....\$12,388 36 ou 8.02 pour cent.

Les dépenses ont augmenté comme suit :—

Force motrice.....	2,918 19	ou 7.98 pour cent.
Chars à voyageurs et à marchandises .....	2,827 52	ou 12.37 pour cent.
Entretien de la voie et des bâtisses.....	9,368 94	ou 27.04 pour cent.
Frais généraux .....	2,274 64	ou 11.22 pour cent.

Total.....\$17,389 29 ou 15.21 pour cent.

La diminution du revenu net est donc de \$5,000 93 ou 14.25 pour cent.

L'augmentation des dépenses pour les locomotives est due exclusivement à l'accident d'Anagance pour lequel on a porté \$1,134 à ce compte. L'augmentation des dépenses pour le combustible vient en partie de ce que l'approvisionnement de l'année précédente n'était pas suffisant, ce qui a fait monter les prix durant l'hiver, et de ce que l'on n'a constaté et inscrit que l'an dernier, les déficits précédents.

En 1866-7, on a consommé, pour les locomotives, 464,818 pieds cubes de bois, et en 1867-68 473,174 pieds cubes. Les dépenses sous ce chef, pour les mêmes années, ont été \$13,945 72 (ou 3 cents par pied) et \$17,165 04, (ou 3.62 cents par pied.)

Il est évident aujourd'hui que, les années précédentes, on n'avait pas fixé une somme assez forte pour le compte du bois.

L'augmentation des dépenses pour les chars est due, en grande partie, aux réparations additionnelles que l'on a faites.

L'augmentation des frais d'entretien est donc attribuable au renouvellement d'un grand nombre de lisses et traverses, réparations aux bâtisses et renouvellement des trottoirs et clôtures; on a de plus dépensé \$3,456 09 pour repeindre durant l'année plusieurs ponts en fer et en bois.

Le tableau comparatif suivant indique, pour 1867 et 1868, la proportion que représentent, dans le revenu général, les recettes provenant des voyageurs, du fret et d'autres sources, le même tableau contient des chiffres analogues pour chaque division des frais d'exploitation :

REVENU.	1867	1868	DEPENSES.	1867	1868
	Voyageurs.....	43.58		42.38	Force motrice.....
Marchandises.....	49.41	52.75	Chars à voyageurs et marchand's.	19.99	19.50
Malles et divers.....	7.01	4.87	Entretien de la voie et bâtisses....	30.31	33.42
			Frais généraux.....	17.73	17.12
Total .....	100.00	100.00	Total.....	100.00	100.00

Les dépenses représentent 73.96 pour cent des recettes; la proportion était 75.45 pour cent l'année précédente.

Les recettes ont été de \$1,544 06, et les dépenses de \$1,219 30 par mille; en 1866-7, les chiffres correspondants étaient \$1,429 36 et \$1,058 29.

On trouvera les documents suivants à l'appendice:—Rapports sur la voie et les constructions, par l'ingénieur-résidant [F]; rapport du surintendant des chars et locomotives sur l'état du matériel roulant [G]; relevé mensuel du service des locomotives; tableau des locomotives et autre matériel roulant; tableau des voyageurs [H]; tableau du fret [J]; tableaux du service et des dépenses aux diverses stations [K]; tableau descriptif du fret expédié [L]; on trouvera aussi un relevé du grand livre, pour le matériel et le bois, dans le tableau du matériel en magasins [M]\*, et celui du bois aux diverses stations [N], enfin, un état indiquant les noms, le service et le salaire de toutes les personnes employées sur la ligne au 30 juin 1868.

Voici un état comparatif du nombre des voyageurs de 1ère et 2ème classe, pendant l'année dernière et l'année précédente:—

CLASSE.	1867			1868.		
	TRANSPORT LOCAL.	PARCOURS LOCAL	TOTAL.	TRANSPORT LOCAL.	PARCOURS TOTAL.	TOTAL.
Première.....	109,042	5,892	114,934	116,054	5,742	121,796
Seconde .....	42,192	1,993	44,185	46,839	2,818	49,657
Total.....	151,234	7,885	159,119	162,893	8,560	171,453

Le tableau suivant indique dans quelle proportion ont augmenté le nombre de voyageurs, le parcours et les recettes:—

DESIGNATION.	VOYAGEURS.	PARCOURS.	RECETTES.
Transport local.....	7.7	6.27	4.09
Parcours total.....	8.56	8.36	8.29
Total .....	7.75	6.73	5.04

La distance moyenne parcourue et les recettes par voyageur et par mille sont indiquées dans l'état comparatif suivant:—

DESIGNATION.	PARCOURS LOCAL.		PARCOURS TOTAL.		TOTAUX.	
	1867	1868	1867	1868	1867	1868
Parcours moyen des voyageurs.....	19.80	19.53	106.97	106.76	24.12	23.89
Recettes moyennes par voyageur, en cts.....	34.41	33.26	193.12	192.64	42.27	41.21
Recettes moyennes par voyag. et par mille en cts..	1.73	1.70	1.80	1.80	1.75	1.72

\* Les états H, J, K, L, M et N ne sont pas imprimés.

Le pourcentage pour les voyageurs en première et en seconde classe et pour ceux qui se sont dirigés vers l'est et vers l'ouest, est comme suit :—

ANNEE.	1ERE CLASSE.	2ME CLASSE.	PARCOURS LOCAL.	PARCOURS TOTAL.	EST.	OUEST.
1867	72.23	27.77	95.05	4.95	49.93	50.07
1868	71.04	28.96	95.01	4.99	50.60	49.40

Pour le fret : 63,450 tonnes ou 3,328,535 tonnes par mille, ayant donné, en 1867, un revenu de \$87,970.24 ; en 1868, 51,600 tonnes, ou 2,058,935 tonnes par mille, ayant donné, en 1868, un revenu de \$57,335.31, pour le parcours local, plus 11,850 tonnes, ou 1,269,600 tonnes par mille, ayant donné un revenu de \$30,634.93 pour le parcours total, soit, sur l'année précédente, une augmentation qui est indiquée par le pourcentage suivant :—

DESIGNATION.	TONNES.	TONNES PAR MILLE.	RECETTES.
Parcours local.....	8.79	1.41	8.04
Parcours total.....	30.81	38.86	30.1
Total.....	13.3	13.04	15.33

La distance moyenne pour chaque tonne de fret et les recettes moyennes par tonne, e par tonne et par mille, donnent l'état comparatif suivant :—

SPECIFICATION.	PARCOURS LOCAL.		PARCOURS TOTAL.		TOTAL.	
	1867	1868	1867	1868	1867	1868
Distance moyenne par tonne, en milles.....	42.80	39.90	106.72	107.14	52.58	52.46
Recettes moyennes par tonne.....	\$ 1.11	\$ 1.11	\$ 2.75	\$ 2.59	\$ 1.36	\$ 1.38
Recettes moyennes par tonne et par mille, en cts.....	2.59	2.78	2.57	2.41	2.59	2.64

La proportion du fret à parcours total et de celui à parcours local, Est et Ouest, ainsi que la proportion de chaque catégorie à la quantité totale, donnent l'état comparatif suivant :—

ANNEE.	1E CLASSE.	2E CLASSE.	3E CLASSE.	4E CLASSE.	PARCOURS LOCAL.	PARCOURS TOTAL.	EST.	OUEST.
1867	2.91	5.68	3.86	87.55	84.70	15.30	26.64	73.36
1868	2.99	5.66	2.97	88.38	81.33	18.67	32.95	67.05

L'état suivant indique le poids des chars et du fret par mille, depuis huit ans, et la la proportion du poids des véhicules à celui des marchandises :—

ANNEE.	TONNES PESANT, PAR MILLE.			PROPORTION.		
	FRET.	CHARS.	TOTAUX.	FRET.	CHARS.	TOTAUX.
1861	1,446,536	3,833,701	5,280,237	27.39	72.61	100
1862	1,337,873	3,084,800	4,422,673	30.25	69.75	100
1863	2,295,419	4,205,504	6,500,923	35.30	64.70	100
1864	2,790,283	4,562,987	7,353,270	37.95	62.05	100
1865	2,379,594	4,383,455	6,763,049	35.19	64.81	100
1866	2,741,881	4,915,327	7,657,208	35.81	64.19	100
1867	2,944,560	5,052,718	7,997,278	36.82	63.18	100
1868	3,328,535	5,722,970	9,051,505	36.77	63.23	100

Je ferai observer ici que le transport d'une charge minimum avec un poids minimum de chars, constitue, en grande partie, l'économie.

Il est donc important de ne jamais perdre ce principe de vue.

En supposant qu'un char pesant 15,000 livres transporte 18,000 lbs de fret, le pourcentage maximum sera 45.46 pour le poids du char et 54.54 pour sa charge, mais si le char fait à vide le trajet, aller ou retour, la proportion n'est plus que 62.5 pour le char et 37.5 pour le poids du fret.

On verra que l'an dernier, (et même depuis 1864), les chars n'ont pas été complètement chargés dans l'une des directions.

Ce fait est suffisamment expliqué par la nature incertaine du trafic.

Par le rapport du surintendant des locomotives, on verra que les locomotives ont parcouru 182,212 milles, ce qui donne 6.49 par cent de plus qu'en 1866-7; et que les chars ont parcouru 1,156,299 milles, soit une augmentation de 11.5 pour cent.

Le total des tonnes transportées un mille par les locomotives a été de 14,393,281. ou 12.09 pour cent de plus que l'année précédente. Bien que la moyenne du nombre de milles pour chaque heure de vapeur (*hour in steam*), l'année dernière ait été 0.16 de plus qu'en 1867, l'augmentation du nombre de chars par mille, 0.23, néanmoins la consommation de combustible a été 0.12 de moins par mille, ou 0.05 de moins par tonne et de mille.

Voici la moyenne par tonne et par mille:—

	1867	1868
Pieds cubes de bois par tonne et par mille .....	.37	.32
Chopines d'huile par tonne et par mille.....	.005	.0052
Livres de perte par tonne et par mille.....	.0012	.001

Le coût par mille de parcours des chars et pour garniture des pistons (*packing*) et réparations, ainsi que par cent tonnes entraînées sur un parcours d'un mille par les locomotives, est comme suit:

DESIGNATION.	POUR LE NOMBRE DE MILLES PARCOURUS.		PAR 100 TONNES ET PAR MILLE.	
	1867	1868	1867	1868
Huile et perte pour.....( <i>packing</i> ) cts.	.20	.08	1.70	.65
Réparations.....cts.	.95	1.07	8.69	8.59
Ensemble.....cts.	1.15	1.15	10.39	9.24

L'état comparatif suivant indique les dépenses, les recettes et le revenu net par mille de parcours des locomotives et par cent tonnes entraînées sur un parcours d'un mille.

CLASSIFICATION.	PAR MILLE DE PARCOURS.		PAR 100 TONNES ENTRAÎNÉES SUR UN PARCOURS D'UN MILLE.	
	1867	1868	1867	1868
	Conducteurs, chauffeurs et messagers, salaires.....	4.61	4.51	6.32
Bois de chauffage pour locomotives .....	8.15	9.42	11.24	11.93
Huile, suif, perte.....	0.91	0.69	1.16	0.88
Réparations aux locomotives.....	6.34	5.65	9.08	7.15
Eau, y comprises réparations aux pompes et réserv.....	0.90	0.87	1.24	1.10
Même matériel et divers.....	0.44	0.51	0.79	0.64
Force motrice.....	21.35	21.65	29.83	27.41
Chars à voyageurs et à marchandises.....	13.35	14.09	18.77	17.84
Entretien de la voie et des bâtisses.....	20.25	24.16	25.59	30.58
Frais généraux.....	11.84	12.37	15.25	15.66
Dépenses totales.....	66.79	72.27	89.44	91.49
Recettes totales.....	90.21	91.51	111.13	115.86
Revenu net. . . . .	23.42	19.24	21.69	24.37

On a ajouté au matériel roulant dix chars à plateforme qui ont coûté \$6,750.

On a commandé, au prix de \$13,700 chacune, deux nouvelles locomotives, d'une plus grande force qu'aucune de celles qu'on a jusqu'à présent employées.

Au commencement de l'année, on a vendu la locomotive "Sussex" à la compagnie de l'embranchement de Woodstock, mais elle n'a pas encore été payée.

Il est bon de constater ici que le matériel roulant n'a pas été réparé avec autant d'économie et de soin qu'on aurait pu désirer, faute d'un atelier commode pour les réparations des chars et des locomotives ; le besoin de pareil atelier se fait vivement sentir.

Il n'y a eu, durant l'année, qu'un accident et il est arrivé à "Hayward's siding," (*l'événement de Hayward*), le 25 juillet 1867.

M. Boyd, dans son rapport au commissaire, en date du 26 juillet, raconte ainsi cet accident :

"Le train de l'après-midi a déraillé hier, vers 3.30 P.M. à Hayward's siding, deux milles à l'Est d'Anagance. Le train se composait de la locomotive, trois chars plats, deux chars à bétail, un char fermé, un char à voyageurs, première classe, et un do. seconde classe. Le boulon de la tige de l'aiguille avait été enlevé et le rail de l'aiguille dérangé, laissant la plaque levée comme si l'aiguille eût été disposée pour la voie principale.

"Le conducteur de la locomotive vit la plaque en place convenable, mais ne put s'apercevoir du déplacement du rail qu'en arrivant dessus ; il siffla pour les freins et renversa le mouvement de la locomotive, mais il était trop tard. La locomotive parcourut environ deux cents pieds après avoir quitté les rails, brisant la voie sur tout ce parcours et elle fit une pirouette complète sur le talus de la levée. On n'a pas encore constaté les dommages ainsi occasionnés à la locomotive, mais ils semblent moindres qu'on ne l'aurait cru.

"Le tender est très-endommagé. Les trois chars plats sont en morceaux, et un char à bétail est considérablement endommagé. L'autre char à bétail et le char fermé ne sont pas très-endommagés. Les chars à voyageurs n'ont aucunement souffert. Le conducteur de la locomotive, nommé J. H. Moore, a eu le jarret droit brisé, la cheville du pied gravement foulée et le bras gauche échaudé. Il a montré une grande présence d'esprit. Nulle autre personne n'a été blessée. Quant au fret, une voiture a été détruite, trois moutons tués et quelques autres se sont échappés,.....mais on les rattrapera.

“ L'accident est évidemment dû à la malveillance. Les boulons sont tous rivés après qu'on a mis les écrous, et ils ne peuvent bouger. Or on a trouvé le boulon à terre et l'écrou vissé dessus, après avoir été enlevé de la baguette. La plaque ayant été laissée dans la position indiquant “ aiguille sur la voie principale,” il y avait là un vrai guet-apens impossible à éviter.”

Cet accident a coûté \$2,161.27 pour réparations au matériel et dépenses diverses.

Les changements suivants ont eu lieu cette année dans le personnel, outre ceux déjà indiqués :

M. Gavin Rainnie, cantonnier-chef, en remplacement de M. Wm. Rainnie, démissionnaire.

M. H. D. McLeod, payeur et commis à St. Jean.

M. J. W. Pitfield, commis et opérateur à St. Jean, en remplacement de M. J. Wallace démissionnaire.

M. A. McN. Travis, chef de station et opérateur à Ossekeag, en remplacement de M. Clarence Flewelling démissionnaire.

M. E. Léonard, chef de station et opérateur à Norton, en remplacement de M. Richard Davidson démissionnaire.

M. John S. Trites, conducteur, en remplacement de M. Gavin Rainnie nommé cantonnier-chef.

M. Andrew Rainnie, conducteur, en remplacement de M. A. McN. Travis nommé chef de station et opérateur à Ossekeag.

M. Jacob Hughes, contremaître pour les réparations aux chars, en remplacement de M. John Hunter démissionnaire.

Les trains ont été expédiés, pendant toute l'année, avec une grande régularité, mais il est impossible d'énumérer les retards, les inconvénients, les incertitudes et les pertes résultant du manque de dispositions nécessaires pour le mouvement du fret à la Pointe du Chêne et à St. Jean.

Faute de place dans les hangars à fret on a été obligé d'emmagasiner les marchandises dans une partie de la remise aux chars.

A la Pointe du Chêne, il faut de nouveaux quais et de nouvelles voies d'évitement ; à St. Jean il faudrait agrandir les cours et avoir aussi de nouvelles voies d'évitement.

Les petits navires peuvent seuls aborder et il n'y a pas assez de place pour décharger plus de six à neuf chars ; or fréquemment il s'en accumule de quarante à cinquante.

J'ai l'honneur, etc.,

LEWIS CARVELL,

Gérant.

[F.]

St, JEAN, N. B., 11 Août, 1868.

A Lewis Carvell, Ecr.,

Gérant-Général.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant pour l'année expirée au 30 juin 1868.

La ligne a été soigneusement réparée et inspectée. Elle est actuellement en bon état.

Treize milles deux dixièmes de clôtures simples ont été reconstruits pour la faible somme de \$120.74 par mille. On a adopté le système dit “ clôture de Virginie ” qui, sauf dans le voisinage des villes où il faut un peu plus d'apparence, est préférable, pour bien des raisons, aux autres clôtures à poteaux. La gelée n'a pas d'effet sur ces clôtures, on les construit à bon marché, on peut aisément les enlever en cas de feu, et elles sont faciles à réparer.

On a renouvelé 14,830 traverses ou environ six par cent du nombre total sur la ligne. Les nouvelles traverses sont de pin et d'hacmatac ; de plus elles sont équarries au lieu d'être simplement aplaties. Les traverses combinées ont 5 pouces d'épaisseur et 9 pouces de large ; les autres sont épaisses de 6 pouces et larges de pas moins de 8 et de pas plus de 10 pouces. Cette disposition assure l'uniformité du ballastage, détail important en vue de l'action de la gelée. Les traverses ont été choisies avec soin et sont bonnes. On a posé

sur la voie principale 749 lisses, représentant 150 tonnes, et 3,557 coussinets représentant environ 45 tonnes.

Les réparations aux ponts ont coûté \$605 67 dont la plus grande partie a été dépensée au pont à chevalets sur "Salmon Creek."

Les ponts de fer à "Trout Creek," "Salmon River," "Petitcodiac River," "Milners' Creek" et "Scadouc River," ont été repeints, ce qui a coûté \$3,001 59. On a soigneusement gratté toutes les ferrures avec des outils très-pointus pour enlever la rouille, puis ont les a repeints avec la peinture dite "Prince's Metallic Paint." Cet ouvrage a été très bien exécuté.

Les ponts de bois à "Valley Road," "Stanley Street" et "Lawlor's Lake" ont été repeints; les parties les plus exposés ont reçu trois couches et les parties les moins exposées deux couches de peinture. La superstructure en bois des ponts de "Seven-mile" et de "Davidson's Cove" ont aussi été repeints. Le tout a coûté \$454 50.

Les réparations aux bâtisses, y comprises les plateformes, ont coûté \$1,218 83; on a dû renouveler presque entièrement certaines plateformes. Le peinturage a coûté \$281 69. Le toit de la station des voyageurs à St. Jean a été peint avec une composition de goudron et d'huile que l'on trouve très-avantageuse. L'été prochain, il sera bon d'arranger de même les toits des autres stations. Les ateliers de Shédiac sont en fort mauvais état. Dès l'origine ils ont été mal disposés; ce n'étaient originairement que des magasins et des écuries construits par MM. Peto et Cie, et auxquels on a fait des additions de temps à autre. Aujourd'hui, ils ne valent pas de nouvelles réparations. On répare maintenant les machines dans l'atelier des locomotives à St. Jean. Dans les nouvelles bâtisses à St. Jean, on devrait réserver un local à cet effet.

On devrait renforcer l'extérieur du quai à la Pointe du Chêne au moyen d'un revêtement, (*blockings*). Ce quai sert de brise-lame dans le havre et est fort exposé aux vents de N. E. La charpente est considérablement mangée par les vers. On pourrait faire la réparation ci-dessus mentionnée, pendant l'hiver, alors que le havre est gelé. Le quai n'est plus suffisant pour les besoins du trafic, et il serait peut-être opportun d'ajouter un prolongement. C'est ce que je soumetts à votre considération.

J'ai l'honneur, etc.,

JOHN EDWARD BOYD,

*Ingenieur-résident.*

NOTE.—Les rapports et états suivants (excepté B et C) ne sont pas imprimés.

Appendice (G) Rapport de H. A. Whitney, surintendant des locomotives et chars.

" (A) Relevé mensuel des rapports sur les locomotives.

" (B et C) Imprimés.

" (H) Tableau des voyageurs.

" (J) Tableau des marchandises.

" (K) Etat indiquant le trafic et les dépenses à chaque station.

" (L) Etat sommaire des marchandises expédiées de chaque station.

" (M) Matériel disponible, 30 juin, 1868.

" (N) Bois aux diverses stations, 30 juin, 1868.

Etat indiquant le nom, les fonctions, le salaire et la résidence de tous les employés de la ligne, 30 juin, 1868.

TABLEAU DES LOCOMOTIVES. (B.)

No.	NOMS.	CONSTRUCTEURS.	REÇUE SUR LA LIGNE.	NON CHARGÉES.				CHARGÉES.				Capacité du tender en gallons.	Cylindre. Diamètre.	Roues motrices.		Milles parcourus pendant l'année.	Milles parcourus jusqu'à cette date.	
				Locom.		Tender.		Locom.		Tender.				No.	Diamètre.			
				lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.									
1	Hercules*	Boston L. Works,	June, 1854	45,470	15,500	60,970	36,550	37,800	33,370	1846	17	20	4	5	8	10,326	81,186	
2	Samson*	do	"	45,500	15,500	61,000	36,500	37,500	33,250	1846	17	20	4	5	8	3,583	51,409	
3	St. John*	Portland Co.	Dec. 1856	36,100	10,420	46,520	39,250	30,500	25,050	1908	12	20	4	4	4	.....	53,770	
4	Kennebecensis.	Boston L. Works,	Dec. 1857	31,950	10,700	42,650	35,470	20,750	35,470	1832	11	20	4	4	8	9,881	91,801	
5	Petitcodiac.	do	Jan. 1858	43,400	16,500	60,200	34,800	31,620	28,650	1889	14	22	4	5	8	20,906	139,588	
6	Scadoue.	do	"	45,000	15,880	58,880	47,420	34,480	31,900	1889	14	22	4	5	8	10,643	93,406	
7	Anagance.	do	June, 1858	45,200	17,770	65,950	52,600	30,750	33,030	1861	15	22	4	5	8	11,624	127,510	
8	Loostank.	Fleming & Humbert	Aug. 1858	47,400	17,780	65,180	51,660	36,900	31,930	1832	14	22	4	5	8	15,904	127,557	
9	Ossekeag.	do	June, 1859	50,650	19,000	69,570	55,400	36,200	31,600	1861	15	22	4	5	8	13,371	139,565	
10	Apohaqui.	do	Aug. 1859	50,500	19,000	69,500	55,400	36,200	31,600	1861	15	22	4	5	8	13,371	139,565	
11	Sussex.	Spring L. Works,	Oct. 1859	31,000	14,000	51,000	42,500	26,000	24,500	1807	15	22	4	5	8	5,592	27,233	
12	Prince of Wales	Fleming & Humbert	July, 1860	17,700	8,700	26,000	38,430	34,350	34,350	1861	15	22	4	5	8	25,288	177,204	
13	Norton.	do	Nov. 1860	50,856	19,810	69,666	56,530	40,100	34,250	1862	15	22	4	5	8	17,440	172,504	
14	Prince Alfred...	do	July, 1861	50,200	18,180	65,380	55,550	38,850	34,400	1861	15	22	4	5	8	14,970	147,330	
											Total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

\* On n'a pas tenu compte du parcours de ces locomotives avant le mois d'avril 1863 ; le parcours total ne peut donc être indiqué.  
 † Vendu à la Compagnie de l'Embranchement de St. Stephens.  
 ‡ Vendu à la Compagnie de l'Embranchement de Woodstock.

AUTRE MATERIEL ROULANT. (C.)

Designation.	Milles parcourus pendant l'année.		Milles parcourus jusqu'à cette date.
	1868.	1869.	
A 12 Chars à voyageurs 1 <sup>re</sup> classe .....	159,708	1,263,186	
B 6 do 2 <sup>e</sup> me classe .....	145,481	1,245,973	
Bx 4 Express, malle, bagages .....	70,505	446,160	
C 63 Chars à compartiments, pour marchandises .....	468,013	2,366,417	
D 115 Chars plateformes .....	302,317	2,329,352	
E 40 Chars à ballast, 4 roues .....	10,275	661,529	
	1,156,299	9,251,717	
Ch. —	Total.....	Total.....	1,627,410

4 Les chasse-neige ont parcourus en 1862, 6,144 milles, en 1863, 1,897 milles, en 1864, 2,229 milles, en 1865, 3,746 milles, en 1866, 1,723 milles, en 1867, 2,995 milles, et en 1868, 1,978 milles.  
 19 Chars à bras.

Matériel roulant disponible au 30 Juin 1867, et au 30 Juin 1868, respectivement.

DESIGNATION.	30 Juin, " 1867.	30 Juin, 1868.	REMARQUES.
Locomotives.....	13	12	Une locomotive, "La Sussex," a été vendue et livrée au chemin de fer de l'embranchement de Woodstock antérieurement au 30 juin 1867, mais entrée dans les comptes après cette date. Elle n'est pas encore payée.
Chars à voyageurs, 1ère classe....	12	12	
Do 2ème classe....	6	6	
Express, poste et bagages.....	4	4	
Chars à compartiments.....	63	63	
Chars plateformes.....	105	115	
Chars à ballast.....	40	40	Les chars à ballast ne servent pas, en général, depuis que le chemin est construit. La boiserie de ces chars a été usée durant la construction de la ligne et ne vaut pas les réparations qu'on pourrait y faire. On pourrait convertir ces chars en chars à marchandises.
Chasse-neige.....	4	4	
Chars à bras.....	19	18	

24 Février 1869.

(Signé,) L. CARVELL.

## APPENDICE No. 23.

## LISTE DES GRANDS CHEMINS DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

*Du rapport du Commissaire en chef des Travaux Publics du Nouveau-Brunswick, pour l'année expirée au 31 octobre 1867.*

No. 1	De St. Jean à la ligne de la Nouvelle-Ecosse.....	132 milles.
2	“ St. Jean à St. André.....	63 “
3	Du coude de Petitcodiac à Shédiac.....	15 “
4	De Dorchester à Shédiac.....	16 “
5	“ Shédiac à Richibouctou.....	36 “
6	“ Richibouctou à Chatham et Nelson, avec continuation jusqu'à Stewart.....	66 “
7	Du chemin No. 11, Newcastle, suivant la côte jusqu'à la ligne du comté de Gloucester.....	45 “
8	De la ligne du comté de Gloucester, Saumarez, à Bathurst.	68 “
9	“ Bathurst à Belledune.....	23 “
10	“ Belledune à la rivière Upsalquitch.....	63 “
11	“ Newcastle à Bathurst.....	50 “
12	“ Frédéricton à Newcastle.....	102 “
13	“ Frédéricton à St. Jean.....	66 “
14	“ Frédéricton à Woodstock.....	63 “
15	Du pont de Meduxnikeag à la rivière de la Chute.....	40 “
16	De la rivière de la Chute à la Grande Chute.....	33 “
17	De la Grande Chute à la frontière de la p. de Québec.....	50 “
18	D'Edmundston à St. François.....	32 “
19	De la Grande Chute à la frontière du Maine.....	3 “
20	Du magasin de Pickhard, Tobique, à la frontière du Maine..	5 “
21	Du débarcadère de Florenceville à la frontière du Maine.....	9 “
22	De Woodstock à la frontière du Maine, à Houlton.....	11 “
23	“ Frédéricton à St. André.....	75 “
24	“ Waweig à St. Stephen.....	9 “
25	“ Roix à la Baie du Chêne.....	20 “
26	“ la Baie du Chêne à la Rivière aux Anguilles.....	60 “
27	Du Ruisseau Dormant à St. Stephen.....	22 “
28	Du Ruisseau à la Truite (en bas) à la ville de Magaguadavie	33 “
29	De Salisbury à Harvey.....	40 “
30	Du coin de Derry, Harvey, à la station de Penobscuis.....	50 “
31	“ Grand chemin No. 32, près de Loch Lomond, au coin de Hopewell, dans le comté d'Albert.....	71 “
32	De St. Jean (y compris l'emb. jusqu'au Pénitencier) à Quaco	31 “
33	Du Grand Chemin No. 31, près de la propriété d'A. B. Smith, à Bellisle.....	5 “
34	De Scribner à Bellisle.....	25 “
35	“ Nerepis à Gagetown.....	23 “
36	“ Frédéricton à Jemseg.....	30 “
37	“ Jemseg à Finger Board.....	29 “
38	“ l'Île Cole, Sackville, au cap Tourmentin.....	40 “
39	“ Frédéricton à la ligne du comté de Kent.....	56 “
40	“ la ligne du comté de Kent à Richibouctou.....	48 “
41	Du débarcadère de Tilley au Grand Chemin No. 39, aux moulins de la Petite Rivière.....	12 “
42	De la Vallée de Sussex à Upham.....	12 “

*A reporter.....* 1,582

	<i>Report</i> .....	1,582 milles.
No. 43	Du pont Doak, Miramichi, S. O., à la rivière au Saumon....	28 “
44	Du ruisseau de Bailey, près Frédéricton, par les moulins de Hartt et la vallée de Douglas, au chemin de Nérépis....	42 “
45	De Chatham, commençant au chemin No. 6, près la rivière Noire, au phare d'Escuminac.....	31 “
46	De “ Five Points ” (ou Taylor's,) sur le chemin No. 29, près la rivière de Coverdale, jusqu'au même chemin près le pont de McLatchey et l'embranchement communiquant à la station de Moncton, non compris le pont de péage...	26 “
47	Du coin de Hopper, Coverdale, à la ligne du comté d'Albert...	13 “
48	Du chemin No. 1, à la station d'Annagance, par le coin d'Elgin, jusqu'à la jonction avec le chemin No. 47, sur la ligne du comté d'Albert.....	17 “
49	De Shédiac au Cap Tourmentin.....	40 “
50	Du grand chemin No. 1, au coin de Salisbury, au grand chemin No. 39, près la rivière Newcastle.....	50 “
51	De la station d'Apohaqui, par la propriété de Duncan McLean, jusqu'au Lac Washademoak, et de là chez John Cole.....	20 “
52	De la rivière Upsalquitch jusqu'à la rivière Quatawamkedgewick.....	28 “
53	Du grand chemin No. 8, au Sud de Pokemouche, jusqu'au havre de Shippegan.....	9 “
54	De la rivière St. Jean, vis-à-vis le village de Tobique, jusqu'à Campbellton.....	132 “
55	Du débarcadère de Barker, vis-à-vis la ville de Frédéricton, suivant la rive Est de la rivière St. Jean, jusqu'à la ligne du comté de Carleton.....	54 “
56	De la limite inférieure du comté de Carleton, suivant le côté Est de la rivière St. Jean, jusqu'au pont Suspendu, à la grande chute, dans le comté de Victoria.....	82 “
57	De Kingston suivant la rive Sud de la rivière Richibouctou, jusqu'à la jonction avec le chemin No. 40.....	22 “
58	Du chemin No. 27 au moulin de Moore, par l'établissement de Baillie, jusqu'au chemin No. 26, dans le comté de Charlotte.....	9 “
59	Du chemin No. 1, à la station de Petiteodiac, jusqu'au près de la propriété de Hugh Davidson, sur le chemin No. 47.....	5 “
60	De la propriété du juge Stevens, St. Etienne, jusqu'à celle de Colin Campbell, côte de Basswood ( <i>côte aux tilleuls</i> ), comté de Charlotte.....	11 “
61	Du chemin No. 26, à la station de Canterbury, jusqu'à la propriété de McMinn, Lac du Nord, comté d'York.....	14 “
62	Du chemin No. 22, au coin de Richmond, jusqu'à la frontière du Maine à Bloomfield, comté de Carleton.....	14 “
		2,229 “

## APPENDICE No. 24.

### EDIFICES PUBLICS.

*Description des travaux et réparations exécutés durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868, par F. P. Rubridge, Ingénieur-adjoint.*

(No. 5,356.)

BUREAU DES TRAVAUX PUBLICS,

Ottawa, le 29 novembre, 1868.

M. F. BRAUN, Secrétaire.

MONSIEUR,—Le rapport suivant a trait aux devoirs officiels que j'ai remplis et aux constructions que j'ai examinées depuis la date de mon dernier rapport, Appendice No. 22 du rapport de 1867.

*Edifices publics, Province d'Ontario.*—Par une lettre signée de vous, l'honorable commissaire des travaux publics me chargea de préparer les édifices publics sis en la ville de Toronto, et antérieurement occupés, comme caserne, par le 17<sup>ème</sup> régiment des troupes de Sa Majesté,—à recevoir les bureaux de l'Exécutif et de la législature de la province d'Ontario.

Je trouvai ces édifices dans un état déplorable, il fallait des réparations partout. Dans le bloc E., le mur d'arrière et les murs latéraux,—tous trois en brique,—qui avaient été étayés au moyen de madriers ont été abattus et refaits, depuis la base jusqu'au sommet. Le toit en bois a été renouvelé et couvert en ardoises canadiennes, ainsi que le toit du bloc du parlement.

La partie en bois de l'édifice qui communiquait, à droite et à gauche, avec le bloc central et tombait en ruines, a été abattue et remplacée par une construction en brique où sont actuellement les bureaux et les voûtes du département des terres de la Couronne, dans l'aile O. On a établi des bureaux et des voûtes à l'épreuve du feu pour le secrétaire et trésorier provincial, et des appartements et bureaux spacieux pour le commissaire des travaux publics et de l'agriculture dans l'aile E.

En un mot, tous les édifices et dépendances ont subi des réparations complètes, à l'intérieur et à l'extérieur, y compris drainage général, nettoyage, blanchissage à la chaux, peintures, ameublement, tapis, etc. La salle des séances de l'assemblée, le bureau de poste, la salle de lecture, le garde-robe, le lavoir, les lieux d'aisance, etc., ont été ou refaits ou améliorés. Le système de chauffage, la répartition de l'eau et du gaz, les clochettes, etc., ont été renouvelés.

Au mois de novembre, 1867, le parlement local et les départements de l'Exécutif étaient installés dans ces édifices. Les dépenses faites jusqu'à cette date, sous mon contrôle, se montaient à \$54,910.91 payables par le gouvernement d'Ontario qui aura désormais le contrôle et la charge de toutes les dépenses pour ces édifices.

*Casernes et constructions pour l'armée.*—Depuis plusieurs mois, j'ai été presque entièrement occupé à faire faire des changements et améliorations dans divers bâtiments loués pour l'usage des troupes royales en garnison au Canada, et cela particulièrement à Ottawa, Belleville et Cobourg. J'ai aussi été chargé d'examiner des comptes volumineux de dépenses faites par le département des ingénieurs royaux pour convertir en caserne les bâtiments de l'exposition et autres à Toronto, Hamilton, London, Brantford et au village du Fort Erié; j'ai inspecté les travaux dans quelques-unes de ces localités. La dépense totale, sous ce chef, se monte à la somme considérable de \$124,719<sup>81</sup>/<sub>100</sub>, cours provincial.

A Ottawa, on a successivement modifié et réparé plusieurs édifices et bâtiments pour le logement des troupes, savoir :

L'Hôtel Victoria, au coin des rues Sussex et St. George, loué de l'Honorable James Skead.

L'Hôpital militaire, rue York, loué de M. Patrick Smith.

Le quartier et la mess des officiers, rue St. George, loués de M. Patrick O'Meara.

L'Hôtel Champagne, coin des rues Sussex et de l'Eglise, loué de l'évêque Catholique Romain d'Ottawa.

L'Hôpital général, rue Bolton, loué des Sœurs Grises.

Quartier des officiers et corps de garde, Barrack Hill, propriété du gouvernement fédéral.

La nouvelle poudrière, Pointe de Nepean, aussi la propriété du gouvernement. Enfin on a clôturé le champ de parade,—au S. de la rue Maria,—et on y a planté des arbres.

Ces améliorations ont coûté environ \$21,000, et pendant plus de deux ans, elles ont été payées par le département de l'Hon. ministre de la milice et de la défense. Elles comprennent : modifications, addition de nouveaux bâtiments, corps de gardes et cellules, lavoir, cuisines, latrines, drainage, clôtures, écuries, etc., le tout requis par les autorités militaires et fait d'après des plans et devis fournis par le département des ingénieurs royaux. Les travaux ont été faits, sous le contrôle du département des travaux publics, par des constructeurs et entrepreneurs locaux.

### CASERNES DE COBOURG.

Voici l'état des dépenses encourues pour modifier, réparer, etc., les bâtisses ci-dessous mentionnées, en vue d'y installer les troupes royales :

Bloc de Smith—caserne, (soldats célibataires).....	\$ 7,337 52
Maison de McConnell, caserne, (soldats mariés).....	2,896 36
Maison de Gilchrist et Magasin en arrière—hôpital.....	1,643 66
Maison de McKecknie—Mess et quartier des officiers.....	1,621 52
Maison du shérif Fortune—Quartier des officiers.....	1,111 00
Guérites, poteaux de reverbères, contrôle, etc.....	261 17

\$ 14,871 23

Dépenses subséquentes, sur une nouvelle réquisition, au bloc de Smith, aux maisons de McKecknie et du shérif Fortune, etc.....

998 05

\$ 15,869 28

### CASERNES DE BELLEVILLE.

Bâtiment de Flint—caserne.....	\$ 1,646 75
Maison de Benjamin—quartier des officiers.....	1,446 45
Bloc de Henderson—quartiers des soldats mariés.....	1,877 62
Maison de Smart—hôpital.....	1,298 49
Bâtiment de l'arsenal—caserne.....	1,737 06
Atelier de maréchal—cantine, magasin, etc.....	945 41
Carrosserie de Jones—corps de garde, cellules, cuisines.....	1,375 94
Bâtiments de Bull—caserne, école, etc.....	1,491 54
Guérites, contrôle, etc.....	240 00

\$ 12,049 26

### TERRAIN AUTOUR DES EDIFICES PUBLICS, A OTTOWA.

L'automne dernier, l'honorable ministre des travaux publics me donna instruction de faire commencer le nivellement et l'amélioration du terrain qui entoure les édifices publics. Il s'agissait d'enlever les rocs trop saillants, de faire disparaître les rebuts de pierre à bâtir, de construire un talus faisant face à la rue Wellington, en vue de poser une grille de fer, d'établir un sentier tout autour de la colline et un chemin adoussés de ce

sentier, etc. Tous ces travaux ont été faits par des journaliers, sous la surveillance de M. Alpine Grant, jardinier en chef de Rideau Hall, et l'on a déjà réalisé de grandes améliorations que l'on doit continuer le printemps prochain.

On a fait et j'ai soumis des dessins du parterre que l'on veut construire en face des édifices du parlement, et de la clôture, ou grille, qui fera face à la rue Wellington. La corporation d'Ottawa doit améliorer cette partie de la même rue.

#### RIDEAU HALL.

A la résidence du gouverneur général, on a fait plusieurs améliorations, entre autres les suivantes :—Une loge neuve en brique, quatre piliers solides en pierre, au portail, portes de fer, à dessins, un *cottage* en bousillage (*rough cast*) contigu à l'ancienne loge et servant de demeure au jardinier et gardien des bâtiments ;—on a clôturé une partie des terrains achetés sur le bord de la rivière, posé une galerie circulaire autour de l'ancienne résidence, construit de nouveaux hangars à bois et à charbon, creusé deux puits dans le roc pour l'approvisionnement des écuries et de la serre, prolongé la clôture du jardin potager. On a établi de nouveaux bains. A ces travaux, il faut ajouter l'entretien et les réparations ordinaires de la maison et des dépendances, du mobilier, des pompes, etc., et le transport de l'eau prise à la rivière. On a posé de nouvelles doubles-fenêtres dans le soubassement, là où il était nécessaire, ainsi que dans la buanderie et les écuries. Enfin des grilles de fer ont été posées à toutes les fenêtres basses, en avant et en arrière de l'édifice.

Comme précaution contre le feu, on a acheté une nouvelle pompe avec 200 pieds de boyaux, outre 150 pieds de conduits en caoutchouc plus petits, le tout constamment prêt ainsi que douze seaux de métal, en cas de feu.

Durant le séjour de Lord Monck à Québec, l'été dernier, on a toujours eu un gardien de jour et un gardien de nuit. En outre, des soldats mariés ont obtenu permission de résider dans le corps de garde de Rideau Hall.

On a posé du gazon et converti en jardin à fleur l'ancien jardin potager près de la maison. On a fait divers autres travaux sur la propriété.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé) F. P. RUBRIDGE. I. A. T. P.

---

---

## RELEVÉS GÉNÉRAUX.

- 1° Pouvoirs d'eau et autres propriétés affermées sur les canaux, etc., durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868.
  - 2° Propriétés achetées ou vendues par le département, durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868.
  - 3° Proclamations, dans la "Gazette du Canada," pour le transfert ou l'abandon de propriétés publiques.
  - 4° Proclamations,—dans la "Gazette du Canada,"—relatives aux péages et règlements concernant les travaux publics, durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1868.
- 
-

## APPENDICE

## RELEVÉS GÉNÉRAUX: 1° Pouvoirs d'eau et autres propriétés affermées

Date.	Durée du bail.	Locataires.	DESIGNATION DES PROPRIETES AFFERMÉES.	
			Situation et nature.	Pour quel usage.
<b>CANAL LACHINE.</b>				
1868. Mai 11...	Durant bon plaisir.	J. B. Auger et Cie. ....	Lot vacant sur le bas. No. 2 près du dock de Tate	Chan. à charb
do ...	do	C. Cepeland.....	do do do	do ...
<b>CANAL DE BEAUHARNOIS.</b>				
Juin 3...	21 ans.....	Joseph Meloche .....	Eau de surplus à l'écluse No. 7, sur son propre lot, St. Clément.....	.....
<b>CANAL DE CORNWALL.</b>				
1867. Août 9...	21 ans.....	George Stephen .....	Eau de surplus sur son lot No. 7.....	Fab. de laine.
Déc. 16...	do	W. D. et G. C. Wood.....	Lots Nos. 1 et 2, et un lot à bâtir formant partie du lot No. 23, dans la 1ère concession, Cornwall, au nord de l'écluse No. 20.....	.....
1868. Mars 13...	Durant bon plaisir.	Louis Dérousis .....	Lot de quai sur le lot E ½ 28, 1ère concession, Cornwall, au nord du canal.....	Quai .....
<b>CANAUX DE WILLIAMSBURGH.</b>				
Mars 16...	Durant bon plaisir.	W. T. Benson .....	Lot vacant, partie des lots Nos. 3, 4 et 5, Edwardsburg, sur le canal de la Jonction.....	Pâturage .....
<b>CANAL RIDEAU.</b>				
Avril 4...	20 ans.....	Wm. Anglin.....	Lot et eau, partie du lot No. 25, Pittsburgh, aux moulins de Brewer, en-haut.....	.....
<b>TRAVAUX SUR LA RIVIERE TRENT.</b>				
Avril 29...	21 ans.....	Owen Roblin.....	Eau de surplus au rapide Neuf Mille, rivière Trent, près du village de Frankford.....	Moulins .....
1867. Nov. 11...	Durant bon plaisir.	Needler et Sadler.....	Lot, partie du lot No. 21, dans la 6me concession, Ops, comté de Victoria.....	Chant. à bois.
<b>PROPRIETE RIDEAU HALL.</b>				
Sept. 1er	1 an.....	Mme. Ann Mackey à Sa Majesté la Reine.	Lots, le "Triangle" et la "Baie," New Edinburgh.....	Déb. de bat.

No. 25.

sur les canaux, etc., durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868.

Superficie des propriétés.	Force des pouvoirs d'eau en moulanges.	Date du bail.	Loyer annuel.	CONDITIONS DE PAIEMENT.			OBSERVATIONS.
				Montant de chaque versement.	A quelle date payable chaque année	Date à laquelle le premier versement est payable.	
			\$ cts.	\$ cts.			
.....	.....	Mai 1er, 1868.	50 00	50 00	Mai 1er, d'avance .....	Mai 1er, 1868	
.....	.....	do	40 00	40 00	do .....	do	
.....	4 moulang.	Juil. 1er, 1869	120 00	60 00	Jan. 1, Juil. 1	Jan. 1er, 1870	
.....	20 moulan.	Jan. 1er, 1867	1 00	1 00	Janvier 1er...	Jan. 1er, 1868	Lorsqu'on aura fait des travaux pour maintenir le niveau d'eau, le loyer sera fixé par le ministre, mais n'excèdera pas \$135 par année.
.....	78 d'un 100 acre.....	Jan. 1er, 1868	300 00	150 00	Jan. 1, Juil. 1	Juil. 1er, 1868	2 moulang. de plus, à \$30 chac., peuvent être accordées ultérieurement.
.....	100 pieds de front.	Mai 1er, 1868	20 00	20 00	Mai 1er, d'avance .....	A la remise du bail.....	
5 acres.....	.....	Mars 16, 1868	12 00	12 00	Mars 16, d'avance .....	Mars 16, 1868	
43 acres.....	1 moulan. {	Mai 1er, 1867 P. un chemin.	160 00 1 00	80 50	Jan. 1, Juil. 1	Juil. 1er, 1867	Le 1er versement n'était que de \$26.66 pour mai et juin 1866.
.....	{ Tout le surplus d'eau. }	Jan. 1er, 1868	1 00	1 00	Janvier 1er...	Jan. 1er, 1869	Avec hypothèque.
½ acre .....	.....	Jan. 1er, 1867	36 00	18 00	Jan. 1, Juil. 1	A la remise du bail.....	1er versement \$15.
.....	.....	Sep. 1er, 1867	720 00	180 00	Par trimestre	Déc. 1er, 1867	Bail non-exécuté.

APPENDICE No. 25.—*Suite*.  
20. Propriétés achetées ou vendues par le département, durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868.

Date de l'acte de vente.	Par qui vendu.	A qui vendu.	Désignation de Propriété ; Position.	Pour quel usage.	Acres de terre.	Prix.
Sept. 6, 1867.	Geo. Bryson	A Sa Majesté.	Partie des lots nos. 8, 9, 10, 11 et 12, sur la 4e concession de Mansfield, comté de Pontiac, dans la Rivière Coulonge.	Glissoires, etc.	59 acres.	\$ 4,342 18
Oct. 14, 1867.	Sa Majesté.	A la Corporation des comtés d'York et Peel.	Matériaux, outils et outillage sur les chemins d'York.			7,167 00
Avr. 20, 1867.	Basque du Haut-Canada.	A Sa Majesté.	Partie O. du lot no. 6, coin des rues Duke et George, Toronto.	Bur. du Gov.	200 x 140 ft.	16,000 00
Déc. 11, 1867.	Municipalité de la paroisse de St. Liboire.	A Municipalité du comté de Bagot.	Lots nos. 32 et 33, rang St. Patrick, à St. Liboire, comté de Bagot et voie de route 36 pieds, largeur.	Cour de Circuit.	1 arpent.	Gratit.
Mars 21, 1868.	Evan Roys et ux.	A Sa Majesté.	Partie O. du No. 23, dans la 1re Concession de Cornwall, exempt du paiement de dommages.	Canal Cornwall.		2,786 00
Avril 23, '68.	Thos. Jenkins.	do	Acte de <i>mitoyenneté</i> dans un mur adjoignant le B. de P., Montréal.	Prop. du B. P.		456 38
Mars 23, 1868.	Sa Majesté.	A James Wells.	Lot no. 34, du côté est de la rue St. Jean, et une ruelle 15 pieds en arrière, Toronto, étant partie du no. 13, Sincoe Place.		3772 p.supp.	615 00
20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	do	do	Acte de vente du vapeur "Advance",			4,050 00
Mai 15, '68.	Veuve D. McDonald,	A Sa Majesté.	Reçu pour dommages au lot No. 32, dans la 1re concession de Lancaster, par la jetée de Beauharnois.			91 33
Jun 16, '68.	Wm. Phillips et ux.	do	Lot no. 4, dans la 5e concession de Wainfleet, comté de Welland — Canal Welland.	Pour pâturage.	5 6/10 acres	67 20

30. Proclamations, dans la "Gazette du Canada," pour le transfert ou l'abandon de propriétés publiques, durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868.

Page et date de la Proclamation dans la "Gazette du Canada."	Date de l'ordre en Conseil.	Constructions abandonnées.	Comtés dans lesquels les constructions sont situées.	A qui cédées.
274	Fév. 27, 1868	Pont tournant sur le Kettle Creek, près du havre Port Stanley.	Elgin.	Aux officiers des chem. et mun. do
	.....	Pont sur la rivière Batiscan.	Champlain	do
	.....	Prison Réformatrice à St. Vincent de Paul.	Laval	Gouv. Provincial, Québec
	.....	Nouvelle prison et lot, à Sherbrooke.	Ville de Sherbrooke.	do
701	Fév. 20, 1867	Pont sur la rivière Gatineau, Township de Hull.	Ottawa.	Man. du Township de Hull

4° Proclamations,—dans la "Gazette du Canada,"—relatives aux péages et règlements concernant les travaux publics, durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868.

Péages et règlements.	Noms des constructions.	Page et date de la proclamation.
Péages..... Do..... Règlements..... Do.....	Canal de la Baie de Burlington..... Pont de la rivière Gatineau..... Canal Rideau..... Chemin de fer Européen et Nord-Américain.....	491 et 449 Mai 28, 1868..... 701 Fév. 20, 1867..... 3127 Oct. 14, 1867..... 408 Fév. 29, 1868.....

5° Liste des actes relatifs aux travaux publics, passés durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868.

20-31 Vict., chap. III.....	Acte pour l'Union du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick en une seule "Puisseance du Canada".....	1867	Acte Impérial.
31 Vict., chap. 12.....	do concernant les travaux publics du Canada.....	1867	Acte du parlement du Canada.
31 Vict., chap. 13.....	do la construction du chemin de fer Intercolonial.....	1867	do do
30-31 Vict., chap. 16.....	do (l'acte de prêt du chemin de fer du Canada).....	1867	Acte Impérial.
31 Vict., chap. 42.....	do les terres de l'artillerie et de l'amirauté de la ci-devant province du Canada,—(les plaçant sous la direction du Secrétaire d'Etat.....	1868	Acte du parlement du Canada.
31 Vict., chap. 58.....	do la navigation des eaux canadiennes.....	1868	do do
31 Vict., chap. 68.....	do les chemins de fer. (L'acte des chemins de fer).....	1868	do do
31 Vict., chap. 75.....	do l'asile des aliénés de Rockwood.....	1868	do do

H. A. FISSIAULT.

Ottawa, 6 Mars, 1868.

APPENDICE No. 26.

U GÉNÉRAL de la hauteur sur les buses des écluses des canaux, durant l'année fiscale expirée au 30 juin, 1868, (d'après les rapports des éclusiers.)

MOIS.	CANAL DE LACHINE.						CANAL DE BEAUHARNOIS.						CANAL DE CORNWALL.						CANAL DE LA PT. FARRAN.										
	Ecluse No. 1.		Ecluse No. 2.		Ecluse No. 6.		Ecluse No. 14.		Ecluse No. 15.		Ecluse No. 21.		Ecluse No. 22.		Maxim.	Minim.													
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.															
1867	21	10	19	8	13	5	11	0	13	6	11	6	13	8	11	11	6	12	0	11	4	10	3	9	9				
"    "	19	9	18	5	11	10	1	0	8	12	9	12	4	11	7	10	11	8	10	11	4	10	0	9	0				
"    "	18	6	17	7	11	1	10	5	10	3	12	5	12	0	11	12	10	6	10	10	6	9	7	3	8	6			
"    "	17	1	16	3	10	7	9	11	10	6	10	0	11	11	4	10	10	0	7	10	9	9	7	0	8	0			
"    "	17	1	16	5	10	4	9	8	10	0	6	11	10	11	3	9	9	10	9	9	1	9	6	8	0				
"    "	32	9	16	7	10	10	8	9	14	3	9	6	12	2	10	9	2	10	9	2	10	6	7	0	8	6			
"    "	29	3	25	6	11	1	8	6	17	0	14	3	12	5	11	2	7	10	8	6	0	10	1	5	3	7	9		
"    "	25	11	24	1	10	0	8	0	13	0	16	2	11	7	10	7	10	8	6	0	8	6	0	8	3	7	3		
"    "	32	10	25	1	11	6	8	2	21	0	12	0	12	3	10	8	9	11	3	9	6	9	11	2	8	0			
"    "	29	5	19	0	11	3	10	5	12	6	11	0	11	11	11	5	11	5	11	2	9	6	9	11	2	8	0		
"    "	23	0	19	1	13	2	11	4	12	8	11	0	12	3	11	3	11	3	11	3	10	11	9	10	11	2	8	0	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9	3	8	6	
"    "	21	10	18	8	12	10	11	1	12	8	11	0	12	2	11	10	10	10	7	10	8	10	3	9	9				

MOIS.	ECLUSE DE ST. OURS.				CANAL DE CHAMBLY.				ECLUSE DE STE. ANNE.				CANAL DE CARILLON.				
	Ecluse No. 1.		Ecluse No. 2.		Ecluse No. 1.		Ecluse No. 9.		Rivière Ottawa.		Ecluse No. 1.		Ecluse No. 1.				
	Busc d'aval.	Maxim.	Minim.	Busc d'amont.	Maxim.	Minim.	Busc d'aval.	Maxim.	Minim.	Busc d'amont.	Maxim.	Minim.	Busc d'aval.	Maxim.	Minim.		
1867.	pds.	13	10	7	pds.	10	8	4	pds.	10	8	4	pds.	11	9	10	0
Juillet,	.....	10	11	8	.....	8	4	6	.....	8	4	6	.....	9	11	8	2
Août,	.....	9	3	8	.....	9	10	6	.....	6	10	6	.....	8	0	7	6
Septembre,	.....	9	9	8	.....	6	10	6	.....	6	7	7	.....	8	0	7	10
Octobre,	.....	8	8	7	.....	6	10	6	.....	6	4	4	.....	7	10	7	0
Novembre,	.....	8	8	0	.....	7	7	7	.....	7	0	0	.....	8	4	8	2
Décembre,	.....	12	0	0	.....	7	5	6	.....	7	0	0	.....	8	0	7	2
1868.	pds.	11	3	9	pds.	12	7	11	pds.	9	2	7	pds.	7	2	7	0
Janvier,	.....	11	3	9	.....	10	0	7	.....	9	3	7	.....	10	10	0	9
Février,	.....	16	10	9	.....	10	3	9	.....	8	9	8	.....	11	8	9	4
Mars,	.....	14	10	11	.....	12	7	11	.....	8	11	11	.....	11	8	9	4
Avril,	.....	15	3	11	.....	14	6	11	.....	10	10	10	.....	13	0	10	6
Mai,	.....	14	4	10	.....	14	0 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	11	.....	14	0 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	11	.....	11	6	9	0
Juin,	.....	14	4	10	.....	14	0	11	.....	14	0	11	.....	11	6	9	0

MOIS.	CANAL DE CARILLON.				CHUTE A-BLONDEAU.				CANAL DE GRENVILLE.				CANAL RIDEAU.					
	Ecluse No. 3.		Ecluse No. 4.		Ecluse No. 4.		Ecluse No. 5.		Ecluse No. 11.		Ottawa.		Mont de Kingston.					
	Busc d'aval.	Maxim.	Minim.	Busc d'amont.	Maxim.	Minim.	Busc d'aval.	Maxim.	Minim.	Busc d'amont.	Maxim.	Minim.	Busc d'aval.	Maxim.	Minim.			
1867.	pds.	11	0	9	pds.	12	3	10	pds.	12	10	6	pds.	16	0	13	10	
Juillet,	.....	11	6	3	.....	9	6	7	.....	12	9	5	.....	10	11	9	5	
Août,	.....	6	4	5	.....	7	1	6	.....	6	6	4	.....	7	10	7	5	
Septembre,	.....	6	3	10	.....	7	1	7	.....	6	6	4	.....	7	10	7	5	
Octobre,	.....	6	6	5	.....	7	2	6	.....	6	8	6	.....	7	7	7	2	
Novembre,	.....	9	0	8	.....	8	8	8	.....	6	10	5	.....	7	3	6	11	
Décembre,	.....	9	0	7	.....	12	0	15	.....	6	8	6	.....	8	10	8	10	
1868.	pds.	9	0	7	pds.	16	6	10	pds.	5	11	5	pds.	8	9	8	4	
Janvier,	.....	9	0	7	.....	21	0	18	.....	6	5	9	.....	8	9	8	4	
Février,	.....	7	10	7	.....	21	0	18	.....	6	5	9	.....	7	10	7	4	
Mars,	.....	9	0	7	.....	21	0	18	.....	6	5	9	.....	7	10	7	4	
Avril,	.....	10	0	7	.....	11	4	8	.....	8	10	5	.....	8	6	7	1	
Mai,	.....	13	10	7	.....	14	9	11	.....	11	0	7	.....	10	9	1	0	
Juin,	.....	12	2	8	.....	12	9	9	.....	14	0	11	.....	16	2	13	0	