

Microfilmed 2004

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

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

Microfilmé 2004

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA**

OTTAWA

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

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 9.

TROISIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1889.



VOLUME XXII.

O T T A W A :
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS-EXCELLENTE MAJESTÉ LA
REINE.

☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.


INDEX ALPHABÉTIQUE
DES
DOCUMENTS DE LA SESSION
DU
PARLEMENT DU CANADA.

TROISIÈME SESSION, SIXIÈME PARLEMENT, 1889.

A	C
Acte concernant la tempérance au Canada.. 56	Campbell, Capitaine Ronald..... 46a
Actionnaires des banques 18	Canada, Archives du..... 5a
Affaires des Sauvages, Rapport annuel sur les..... 16	Canaux, Détails concernant les..... 49h
Agriculture, Rapport annuel..... 5	Canaux, Statistique des..... 4a
Anglo-Canadienne, Compagnie de prêt et de placements..... 40a	Canaux, Trafic du dimanche sur les..... 49c
Annapolis et Liverpool, Chemin de fer. 22j	Cap-Breton, Chemin de fer du..... 22
Appels dans les causes criminelles..... 77	"Carrier Dove"..... 75
Approvisionnements pour le pénitencier du Manitoba..... 12a	Cayuga, Terres des Sauvages à..... 44a
Archives canadiennes..... 5a	Chapelains des institutions publiques..... 52
Arrérages d'annuités dus aux Sauvages..... 44c	Charbon fourni au gouvernement..... 24
Assurances, Compagnies d'... 11a, 11b, 43	Chemin de fer Canadien du Pacifique: Correspondance avec le département de l'intérieur, relativement aux terres et aux bois..... 36
Assurances, Rapport du surintendant des .. 11	Rapport supplémentaire..... 36b
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 3	Service de chemin de fer dans le Nouveau- Brunswick..... 36a
B	Transfert du chemin de fer de la Rive- Nord..... 22h
Baptêmes, mariages et sépultures..... 79	Chemin entre Dundas et Galt..... 82
Banques, Actionnaires des..... 18	Chemin de fer dans Northumberland, N.B... 22k
Banques d'épargnes du gouvernement 34	Chemins de fer dans l'ouest de la Nouvelle- Ecosse..... 22l
Bateaux à vapeur, Inspection des..... 7a	Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel. 10
Beauharnois, Canal de 49g	Chemins de fer, Statistique des..... 10a
Belle Vallée, Bureau de poste de..... 70	Chemins de fer, Subventions aux..... 22m
Belleville et North-Hastings, Compagnie du chemin de fer de..... 22f	Chignectou, Chemin de fer de transport maritime de..... 22n
Belleville, Salle d'exercices militaires de..... 71	Chippewa, Sauvages..... 44c
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel	Collingwood, Hôpital général et de marine de..... 41
Billots de pin et d'épinette..... 45	Commerce et navigation, Rapport annuel... 1
Billots de sciage, Droits d'exportation sur les..... 45a	Commissaire de la police à cheval du Nord- Ouest..... 17
Blé et farine..... 39	
Bœuf fourni aux Sauvages 44b	
Budget supplémentaire, 1889-90..... 2	

C		I	
Commission du travail.....	A	Immigrants, rapport concernant les colonies d'.....	15a
Commissions à des employés publics.....	31	Immigration, Statistique d'.....	81
Compagnie de prêt et de placements Anglo-Canadienne.....	40x	Importations et exportations.....	38
Comptes publics, Rapport annuel.....	2	Impressions publiques et papeterie, Rapport annuel.....	61c
Conférence des délégués provinciaux.....	65	Indiantown, Embranchement d', C.F.I.....	51b
Conférence interprovinciale à Québec.....	65	Inondations dans le fleuve Saint-Laurent....	76
Conseil des examinateurs du service civil....	6a	Inspecteur des peaux et du cuir, Montréal...	33
Contribution à l'hôpital.....	59	Inspection des bateaux à vapeur.....	7a
Convention avec la Compagnie du chemin de fer International.....	22g	Intercolonial, Chemin de fer.....	51
Cornwall, Canal de.....	49, 49f, 49i	Intérieur, Rapport annuel de l'.....	15
Cour Maritime d'Ontario.....	73	International, Compagnie du chemin de fer.....	22g, 51a
Cour Suprême, Ordres généraux de la.....	50	Interprovinciale, Conférence à Québec.....	65
D		J	
Dépenses et recettes.....	32	Jésuites, Acte concernant les biens des.....	54
Dépenses imprévues.....	28	Jones' Creek.....	69b
Derby, Chemin de fer d'embranchement de..	51c	Jones, Simon, Rapport de.....	20
Désaveu des actes de Québec,.....	47, 47a, 47b, 47c	Justice, Rapport annuel.....	12
Dragueur "Prince-Edward".....	57	L	
Droits de pilotage.....	23b	Levi, David, Saisie chez.....	25a
Droits d'exportation sur les billots de sciage	45a	Lumière électrique sur le chemin de fer Intercolonial.....	74
Droits sur les paniers à fruits.....	72	M	
Dundas et Galt, chemin entre.....	82	Mandats du gouverneur général.....	26
E		Manitoba, Pénitencier du, Soumissions pour les approvisionnements du.....	12a
Edifices publics au Canada.....	64	Manufacturiers, Compagnie d'assurances des Marine, Rapport annuel de la.....	7
Election, Procès d'.....	48	Matane, Rivière.....	58c
Emprunt consolidé du Canada.....	60	McMahon, rue, Québec.....	62a
Emprunt, Montant reçu sur l'.....	40	Milice et défense, Rapport annuel.....	13
Exportations et importations.....	38	N	
Extrait préliminaire des Cies d'assurances sur la vie au Canada.....	11a	Naufage du "Carrier Dove".....	75
F		Naufage, Havre du.....	23a
Falsification des substances alimentaires....	4c	Nord-Ouest Central, Chemin de fer du.....	22b
Fermes agronomiques, Edifices des.....	63	Nord-Ouest, Police à cheval du.....	17
Fermes agronomiques, Rapport annuel sur les.....	5b	Nord-Ouest, Vente de boissons enivrantes dans les Territoires du.....	61
"Field Exercise".....	78	Northumberland, N.-B., chemin de fer à.....	22k
Fortin, Louis.....	51	Nouvelle-Ecosse, Chemin de fer dans l'ouest de la.....	22l
G		O	
Galops, Canal des.....	49i	Obligations et garanties.....	35
Grand Narrows, Pont des.....	69a	Ordres généraux de la Cour Suprême.....	50
Grand Nord-Ouest Central, Chemin de fer du.....	22c	Ottawa, Dépenses sur les chemins à.....	62
Grand-Oriental, Chemin de fer du.....	22d	Ottawa, Propriétés publiques à.....	67
Gratifications aux pêcheurs, I.P.-E.....	58	Ottawa, Travaux sur la rivière.....	45b
Gouvernement, Banques d'épargne du.....	34		
Gouverneur général, Mandats du.....	26		
H			
Haut Commissaire, Rapport du.....	5d		
Hurons de Lorette.....	44		

P	S
Peaux et du cuir, Montréal, Inspection des.. 33	Sauvages, Arrérages d'annuités dus aux.... 44c
Pêche aux rets dans Ontario..... 58a	Sauvages, Bœuf fourni aux 44b
Pêcheries, Rapport annuel des..... 8	Scrip fédéral..... 30
Pêcheries, Service de protection des..... 8a	Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du 6
Pensions du service civil..... 27	Service civil, Conseil des examinateurs du... 6a
Permis de pêché..... 58b	Service civil, Liste du..... 6b
Permis de vendre des boissons enivrantes dans les T.N.-O..... 61	Service civil, Mises à la retraite..... 27
Pilotage, Droits de..... 23b	Sioui, Thomas..... 44
Pin et épinette, Billots de..... 45	Souris et des Montagnes Rocheuses, Chemin de fer de..... 22a
Poids, mesures et gaz, Inspection des..... 4b	Statistique criminelle..... 5c
Police à cheval, Rapport du commissaire.... 17	Statistique des chemins de fer.... 10a
Pont des Grand-Narrows..... 69a	Statistique mortuaire..... 5e
Pont sur la Grande-Rivière, Haldimand..... 69	Stephenson, Rufus, Rapport de..... 15a
Pontiac, Chemin de fer de jonction de, et du Pacifique..... 30	Substances alimentaires, Falsification des... 4c
Postes, Rapport annuel des..... 14	Subventions aux chemins de fer..... 22m
Pouvoir hydraulique, canal Welland..... 49a	
Procès d'élections..... 48a	T
Propriétés publiques à Ottawa..... 67	Témiscouata, Cie du chemin de fer de 22e, 22i
Q	Tempérance au Canada, Acte concernant la 56
Québec, rue McMahon, à..... 62a	Terres des Sauvages à Cayuga..... 44a
	Traduction du "Field Exercise" 78
R	Trafic le dimanche sur les canaux 49c
Rapport des commissaires des inondations... 76	Travail, Commission du..... A
Rapport de Siméon Jones..... 20	Travaux Publics, Rapport annuel... 9
Recettes et dépenses..... 32	Travaux sur la rivière Ottawa..... 45b
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel..... 4	
Rive-Nord, Chemin de fer de la..... 22h	V
Ross, Honorable William..... 46	Vallerand, F. O., Saisie chez..... 25
S	Vétérans de 1812..... 68
Sainte-Anne des Monts, Quai à..... 42	Voie sous-marine, détroit de Northumberland 21
Sainte-Catherine, "Milling and Lumbering Co.," de..... 37, 37a	Voteurs, Liste des..... 66
Salles d'exercices militaires de Belleville.... 71	
Sault Sainte-Marie, Canal de 49b, 49e	W
	Webster, W. A..... 53
	Welland, dépenses sur le canal..... 49d
	Wellington, Havre de refuge de..... 23
	Y
	Yonge et Escott, Township du..... 55

 Voir aussi l'index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leurs titres au long ; la date de l'ordre et quand il a été présenté aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chaque document de la session, et si l'impression a été ordonnée ou non.

- A.** Rapport de la Commission Royale sur les relations du capital et du travail en Canada, avec la preuve faite dans les diverses provinces. Présenté à la Chambre des communes le 16 avril 1889 par l'honorable M. Bowell *Imprimé pour la distribution seulement.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

- 1.** Tableaux du Commerce et de la Navigation de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Présentés à la Chambre des communes le 1er février 1889, par l'honorable M. Bowell..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

- 2.** Comptes publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888 ; présentés à la Chambre des communes le 1er février 1889, par l'honorable G. E. Foster. Estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1890 ; présentées le 8 février 1889. Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1889 ; présentées le 4 avril 1889. Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1890 ; présentées le 23 avril 1889. Autres estimations supplémentaires pour l'année expirant le 30 juin 1890 ; présentées le 27 avril 1889. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

- 3.** Rapport de l'Auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

- 4.** Rapports, états et statistique du revenu de l'intérieur de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Présentés à la Chambre des communes le 1er février 1889, par l'honorable J. Costigan..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 4a.** Statistique des canaux pour la saison de navigation, 1887, étant le supplément n° 1 du rapport du revenu de l'intérieur, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 4b.** Quatorzième rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, supplément n° 2 du rapport du département du revenu de l'intérieur, pour 1888. Présenté à la Chambre des communes le 19 mars 1889, par l'honorable J. Costigan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 4c.** Rapport sur la falsification des substances alimentaires, qui est le supplément n° 3 du rapport du département du revenu de l'intérieur, pour 1888. Présenté à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par l'honorable M. Bowell—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

5. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 15 février 1889, par l'honorable J. Carling—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 5a. Rapport sur les archives du Canada, 1888. Présenté à la Chambre des communes le 21 mars 1889, par l'honorable J. Carling.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

- 5b. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1888. Présenté à la Chambre des communes le 21 mars 1889, par l'honorable J. Carling—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 5c. Statistique criminelle, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1889, par l'honorable J. Carling.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 5d. Rapport du Haut Commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour l'année 1888. Présenté à la Chambre des communes le 21 mars 1889, par l'honorable J. Carling.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 5e. Extraits des rapports de la statistique mortuaire, pour l'année 1888—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

6. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1888. Présenté à la Chambre des communes le 11 février 1889, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 6a. Rapport du bureau des examinateurs du service civil du Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 21 mars 1889, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 6b. Liste du service civil du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par sir Hector Langevin.*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 6c. Rapport annuel du département d'imprimerie et de papeterie publiques du Canada, pour l'exercice expirant le 30 juin 1888. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1889, par l'honorable M. Bowell.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

7. 2^{me} rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Présenté à la Chambre des communes le 1er février 1889, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 7a. Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, pour l'année civile terminée le 31 décembre 1888.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
8. Rapport annuel du département des pêcheries pour l'année 1888. Présenté à la Chambre des communes le 11 avril 1889, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 8a. Rapport sur la protection des pêcheries, du Canada, 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 mars 1889, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

9. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1887-88, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 1er février 1889, par sir Hector Langevin.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
10. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux pour le dernier exercice, du 1er juillet 1887 au 30 juin 1888, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 21 février 1889, par sir John A. Macdonald—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 10a. Rapports et statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer de la Puissance, 1888. Présentés la Chambre des communes le 17 avril 1889, par sir John A. Macdonald... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

11. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1888—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 11a. Sommaire des relevés des compagnies d'assurance sur la vie faisant affaires en Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11b. Sommaire des relevés des compagnies d'assurance en Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 26 avril 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

12. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice 1887-88. Présenté à la Chambre des communes le 18 février 1889, par sir John Thompson—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 12a. Copie des diverses soumissions reçues pour approvisionnements du pénitencier de Manitoba pendant l'exercice 1887-88, avec la correspondance qui s'y rapporte. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1889, par sir John Thompson..... *Pas imprimée.*
13. Rapport annuel du ministre de la milice et de la défense du Canada, pour l'année civile 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par sir Adolphe Caron—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

14. Rapport du directeur général des postes, pour l'exercice 1887-88. Présenté à la Chambre des communes le 5 février 1889, par l'honorable J. G. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
15. Rapport annuel du département de l'intérieur, pour 1888. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1889, par l'honorable E. Dewdney.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 15a. Sommaire des rapports des colonies de Londres, des crofters, scandinaves, hongrois, allemandes, islandaises et de l'Eglise, par Refus Stephenson. Présenté à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

16. Rapport annuel des affaires des Sauvages, pour l'année terminée le 31 décembre 1888. Présenté à la Chambre des communes le 7 février 1889, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
17. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, pour 1888. Présenté à la Chambre des communes le 18 février 1889, par sir John A. Macdonald—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 14.

18. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, au 31 décembre 1888. Présentée à la Chambre des communes le 27 février 1889, par sir John A. Macdonald—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
19. Rapport des bibliothécaires conjoints sur l'état de la bibliothèque du parlement. Présenté à la Chambre des communes le 31 janvier 1889, par M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

20. Rapport sur la république Argentine, l'Uruguay et le Brésil, par Siméon Jones, écr, envoyé comme commissaire dans l'Amérique du Sud. Présenté à la Chambre des communes le 5 février 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
21. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie du rapport des ingénieurs et explorateurs nommés pour faire l'exploration du détroit de Northumberland, entre la Pointe Carlton, Ile du Prince-Edouard, et le cap Jourrimain, N.-B., pendant l'été de 1887, dans le but de s'assurer si la construction d'un tunnel pour traverser le détroit était praticable. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Perry—
Pas imprimée.*
22. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 mai 1888—Copie de toute correspondance et télégrammes échangés entre le département des chemins de fer et MM. Sims et Slayter, entrepreneurs de la section est du chemin de fer du Cap-Breton, entre Grand-Narrows et Sydney. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Flynn—
Pas imprimée.*
- 22a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la Cie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses, ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Edgar..... Pas imprimée.*
- 22b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la Cie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Edgar..... Pas imprimée.*
- 22c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copies de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'acte constitutif de la Cie du chemin de fer Central du Grand Nord-Ouest, ou tout octroi de terres à la dite compagnie, ou pour aider à la construction de tout ou partie du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Edgar Pas imprimée.*
- 22d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1889—Copies de toutes requêtes, correspondances, rapports, etc., documents de toutes sortes concernant l'octroi de subsides par le gouvernement fédéral à la ligne du chemin de fer Grand Oriental devant s'étendre de Montréal à Lévis. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1889.—*M. Rinfret..... Pas imprimée.*
- 22e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1889—Etat donnant : 1. Liste de tous les actionnaires actuels de la Cie du chemin de fer de Témiscouata. 2. Le nombre de parts de chaque actionnaire. 3. Le montant payé par chacun d'eux sur leurs parts respectives: Présentée à la Chambre des communes le 7 février 1889.—*M. Dessaint—
Pas imprimée.*
- 22f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 février 1889—Copie de toute correspondance échangée entre les autorités du Grand-Tronc et le gouvernement concernant la subvention accordée pour l'achèvement de la ligne de la Cie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord depuis le village de Madoc jusqu'à Eldorado, dans la division nord de Hastings, les travaux faits pour parachever la dite ligne, et la prise de possession et l'ouverture de la ligne au trafic. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1889.—*M. Burdett—
Pas imprimée.*
- 22g. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1889, demandant copie de l'arrangement en date du 14 décembre 1885, passé entre le gouvernement fédéral et la Cie du chemin de fer International pour la construction d'une voie ferrée à partir de la rive sud du Saint-Laurent, à ou près de Caughnawaga, jusqu'aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, lac Moosehead, Mattewamkeag, Harvey, Frédéricton, et à travers le township de Salisbury jusqu'à Moncton. Aussi, copie de tous et chacun des changements qui ont pu être faits dans le dit arrangement, et de tous ordres en conseil s'y rapportant. Aussi, copie de tous transferts ou cessions du dit arrangement ou contrat et des ordres en conseil y relatifs. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Kenny..... Imprimé pour distribution seulement.*

- 227.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance, marchés, arrangements, relatifs à la cession du chemin de fer du Nord au gouvernement par le Grand-Tronc, et par le gouvernement au chemin de fer du Pacifique. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1889.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*
- 22i.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—1^o Copie de la requête demandant l'incorporation de la compagnie du chemin de fer de Témiscouata ; 2^o Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et cette compagnie pour obtention de subsides ou à propos de tels subsides. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Dessaint*.....*Pas imprimée.*
- 22j.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er avril 1889—Copie des études préliminaires faites au sujet du chemin de fer d'Annapolis à Liverpool, et du rapport de l'ingénieur, ainsi que de tous papiers et correspondance s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1889.—*M. Jones (Halifax)*.....*Pas imprimée.*
- 22k.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 avril 1889—Copie de tous papiers, rapports, états et correspondance concernant la condition du chemin de fer subventionné par le parlement du Canada, s'étendant de l'extrémité ouest de l'embranchement sur Derby jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer du Nord et de l'Ouest, dans le comté de Northumberland, N.-B. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et aucun de ses officiers et les propriétaires du dit chemin de fer au sujet de son exploitation. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1889. *M. Mitchell*—
Pas imprimée.
- 22l.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1889—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les compagnies de chemins de fer Windsor et Annapolis et des comtés de l'Ouest au sujet de la fusion, sous le contrôle du gouvernement, des chemins de fer de l'Ouest de la Nouvelle-Ecosse ; aussi copie des résolutions adoptées par la Chambre de Commerce de Halifax et l'Association des producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse, sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1889—*M. Borden*.....*Pas imprimée.*
- 22m.** Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction de certains chemins de fer, comme suit :—Chemin de fer de Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford ; chemin de fer de Québec à Murray Bay ; chemin de fer du Pacifique d'Ontario Sud ; Cie du chemin de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa ; Cie du chemin de fer du Lac Témiscamingue, depuis Mattawa jusqu'au pied du Long Sault ; chemin de fer de Shuswap à Okanagan ; chemin de fer de Chicoutimi ; Cie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara ; Cie du chemin de fer du Grand-Tronc, Baie Géorgienne et Lac Erié ; Cie du chemin de fer de Hereford ; chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix ; Cie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis ; Cie du Tunnel de Sainte-Claire ; chemin de fer du comté de Drummond ; Cie du chemin de fer de Pontiac à Renfrew ; chemin de fer de Jonction de la Massawippi ; Cie du chemin de fer Grand Oriental ; chemin de fer de Gananoque, Perth et Baie de James ; Cie du chemin de fer des Mille Isles ; Cie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie ; chemin de fer de Maskinongé et du Lac Nipissingue ; Cie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec ; Cie du chemin de fer des Joggins. Présentés à la Chambre des communes le 29 avril 1889, par sir John A. Macdonald.....*Imprimés pour les documents de la session seulement.*
- 22n.** Copie du Prospectus de la Cie du chemin de fer de transport maritime de Chignectou, tel que publié dans le "London Times" en date du 19 mars 1889. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimée.*
- 23.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, pétitions, rapports d'ingénieurs et autres, touchant la construction d'un port de refuge à Wellington, lac Ontario. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Platt*.....*Pas imprimée.*
- 23a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Copie du dernier rapport d'ingénieur sur la praticabilité d'un havre à naufrage, comté de King, Ile du P.-E. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1889.—*M. McIntyre*.....*Pas imprimée.*

- 23b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Puissance et la corporation des pilotes pour le havre de Québec et en aval, concernant le changement dans le tarif actuel du pilotage des vaisseaux pour le havre de Québec et en aval. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1889.—*M. Guay*.....*Pas imprimée.*
24. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat donnant toutes soumissions reçues par le gouvernement pour fournitures de charbon durant la dernière année civile, les noms des adjudicataires et le prix, par tonneau, dans tous les contrats pour charbon accordés par le gouvernement pendant la dernière année civile. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1886.—*M. Guillet*.....*Pas imprimée.*
25. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 avril 1888—Copie de toute correspondance, ordres en conseil, rapports, papiers et documents se rapportant à la saisie pratiquée sur F. O. Vallerand, à Québec. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Langelier (Québec-Centre)*.....*Pas imprimée.*
- 25a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 avril 1888—Copie de toute correspondance, ordres en conseil, rapports, papiers et documents se rapportant à la saisie de diamants et autres pierres précieuses pratiquée à Québec sur le nommé David Lévi, et à l'annulation de la dite saisie. Présentée à la Chambre des communes le 4 février 1889.—*M. Langelier (Québec-Centre)*.....*Pas imprimée.*
26. Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement, et des dépenses y relatives, aux termes de l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, clause 32, paragraphe (2). Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*
27. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année expirée le 31 décembre 1888, donnant le nom et le rang de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, pour l'année finissant le 31 décembre 1888. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour les documents de la session seulement.
28. Relevé des diverses dépenses imprévues du 1er juillet 1888 au 31 janvier 1889, sous l'autorité de l'acte 51 Vic., chap. 1. Présenté à la Chambre des communes le 4 février 1889, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*
29. Rapport du commissaire concernant la police fédérale, en conformité du chapitre 184, clause 5, des Statuts révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 1er février 1889, par sir John Thompson.....*Pas imprimé.*
30. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 8 mai 1888, pour copies de tous les ordres en conseil, résolutions, correspondances ou autres documents au sujet de l'octroi d'une subvention à la Compagnie du chemin de fer Pontiac du Pacifique. Présentée au Sénat le 6 février 1889.—*Hon. M. Trudel*.....*Pas imprimée.*
31. Liste des officiers publics qui ont reçu des commissions conformément aux dispositions du chap. 19 des Statuts révisés du Canada, en 1888. Présentée à la Chambre des communes le 11 février 1889, par sir Hector Langevin.....*Pas imprimée.*
32. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 février 1889—Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1888 au 1er février 1889, avec un état comparatif sur le même sujet, du 1er juillet 1887 au 1er février 1888. Présentée à la Chambre des communes le 12 février 1889.—*Sir Richard Cartwright*.....*Pas imprimée.*
33. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 février 1889—Copie de tous papiers et documents adressés au gouvernement par le Bureau des Examineurs, concernant l'examen récent des candidats à la charge d'inspecteur de peaux crues et de cuirs pour la cité de Montréal. Présentée à la Chambre des communes le 12 février 1889.—*M. Curran*—
Pas imprimée.
34. Copie de l'ordre en conseil établissant certaines règles, conformément aux dispositions du chapitre 121 des Statuts révisés du Canada, au sujet des Banques d'Epargne du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 12 février 1889, par l'honorable G. E. Foster—
Pas imprimée.

35. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, en conformité de la clause 23, chapitre 19 des Statuts révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 14 février 1889, par sir Hector Langevin—

Pas imprimé.

36. Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant les détails concernant:—1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiements de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la Cie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 15 février 1889, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

36a. Convention avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pour le fonctionnement d'un réseau ferré dans la province du Nouveau-Brunswick. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1889, par sir John A. Macdonald—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

36b. Réponse supplémentaire, conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant des détails concernant:—1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

37. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889,—Etat indiquant: 1. Le plein montant des frais judiciaires et autres payés dans la cause "The St. Catharines' Milling and Lumbering Company vs. The Queen," depuis le commencement du procès jusqu'au 1er janvier 1889. 2. La personne ou les personnes auxquelles ils ont été payés, les montants payés et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 19 février 1889.—*M. McMullen*..... *Pas imprimé.*

37a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Chèques originaux donnés en paiement de tous honoraires ou dépenses se rattachant à la cause de la "St. Catharines Milling and Lumbering Company vs. The Queen." Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. McMullen*—

Pas imprimé.

38. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1889—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations, du 1er juillet 1888 au 1er février 1889, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, avec un état comparatif sur le même sujet, du 1er juillet 1887 au 1er janvier 1888. Présentée à la Chambre des communes le 19 février 1889.—*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimé.*

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Etat donnant la quantité de blé et de farine exportés des Etats-Unis en Canada, pour la consommation, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1888, ainsi que la quantité de farine restant en entrepôt, en Canada, à la même date. Présentée à la Chambre des communes le 19 février 1889.—*M. McMullen*..... *Pas imprimé.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Etat indiquant les montants reçus à compte de l'emprunt récemment négocié, avec un relevé des sommes (formant partie des dits montants) déposées dans les banques canadiennes ou autres, depuis le 20 juin 1888, et le taux de l'intérêt payable pour les dites sommes. Présentée à la Chambre des communes le 20 février 1889.—*Sir Richard Cartwright—*

Imprimée pour la distribution seulement.

- 40a. Etat des affaires de la Cie Anglo-Canadienne de Prêts et Placements, à la date du 31 décembre 1888. Présenté à la Chambre des communes le 27 avril 1889, par M. l'Orateur... *Pas imprimé.*
41. Etat concernant l'Hôpital Général et de Marine de Collingwood, pour l'année 1888. Présenté à la Chambre des communes le 27 avril 1889, par M. l'Orateur..... *Pas imprimé.*
42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 mai 1888—Copie de tous papiers, plans, correspondance, rapports et autres documents, de quelque nature qu'ils soient, relatifs à la construction d'une jetée ou d'un quai à Sainte-Anne des Monts, dans le comté de Gaspé. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1889.—*M. Joncas..... Pas imprimée.*

MATIÈRE DU VOLUME N° 15.

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat indiquant séparément, quant aux compagnies faisant affaires en vertu d'une licence du gouvernement, le montant des risques couverts par les assurances contre l'incendie au 31 décembre chaque année, de 1881 à 1887, inclusivement; le nombre de polices d'assurance en vigueur; le montant total des pertes payées chaque année, et le montant total des dépenses, chaque année; le pourcentage des pertes et dépenses relativement aux revenus provenant des primes, et la dépense par chaque \$1,000 assurées. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1889.—*M. Bowman..... Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 43b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1889—Copie de la correspondance échangée entre la Cie d'Assurance des Manufacturiers et le surintendant des assurances concernant la liste d'actionnaires que la dite compagnie a fournie conformément au statut à cette fin. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1889.—*M. Lister.*
- Pas imprimée.*
44. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre de l'Intérieur et ses employés et Thomas Sioui et autres Sauvages de la tribu des Hurons, de Lorette. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1889.—*M. Langelier (Montmorency)..... Pas imprimée.*
- 44a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 25 février 1889—Etat indiquant toutes les ventes de terres des Sauvages faites sur la rive ouest de la Grande Rivière, dans le village de Cayuga, dans le comté de Haldimand. Aussi copie de toutes instructions données aux estimateurs des dites terres, des rapports des dits estimateurs, et de toute correspondance et papiers y relatifs. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Colter..... Pas imprimée.*
- 44b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—Copie de toutes soumissions pour fourniture de viande de boucherie aux agences des Pieds-Noirs, Gens-du-Sang et Piégânes, et de tous papiers et correspondance concernant la demande de telles soumissions et l'adjudication des contrats pour ces approvisionnements, pendant l'été de 1888. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1889.—*M. Edgar..... Pas imprimée.*
- 44c. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de toute correspondance échangée depuis le 1er janvier 1888, entre le gouvernement fédéral et celui de l'Ontario, au sujet des arrérages d'annuités dus aux Sauvages qui ont rétrocédé leurs terres, aux termes du Traité Robinson, et de la concession d'une réserve à la bande des Chippewas du lac Témiscamingue. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889.—*M. O'Brien..... Pas imprimée.*
45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Etat donnant la quantité respective de billots de pin et d'épinette, mesure de planche, exportée chaque année, depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1888, le montant des droits d'exportation perçus chaque année sur chaque classe de billots, le tarif des droits, chaque année, sur chaque espèce de billots, et le montant de chaque espèce de bois exporté et le montant des droits perçus sur le susdit bois, par province. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1889.—*M. Charlton—*

Pas imprimée.

- 43a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat donnant le montant des droits d'exportation perçus ou payés sur les billots et autres bois, en 1888, spécifiant à quels bureaux de douanes ce droit a été payé, et les montants respectifs payés à chaque bureau. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1889.—*M. Weldon, (Saint-Jean, N.-B.)*..... *Pas imprimée.*
- 45b. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat indiquant le coût total de la construction des divers travaux exécutés pour la descente des bois et billots sur la rivière Ottawa et ses tributaires jusqu'au 30 juin dernier; aussi un état indiquant la dépense annuelle de l'entretien de ces ouvrages pendant les cinq années antérieures au 30 juin dernier, sous les différents chefs de reconstruction, réparation, et frais d'administration, à chacune des stations, avec le nom de la rivière ou du tributaire où la dépense a eu lieu; et copie de toute demande reçue de particuliers ou de compagnies à charte pour l'acquisition par voie d'achat ou autrement de tout ou partie de ses ouvrages et améliorations sur la rivière Ottawa et ses tributaires. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Amyot.* Présentée au Sénat le 22 mars 1889.—*Honorable M. Clewlow—*
Pas imprimée.
46. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, rapports, correspondance et papiers, concernant la destitution de l'honorable William Ross de la charge de percepteur des douanes au port de Halifax. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1889.—*Honorable W. Laurier*..... *Pas imprimée.*
- 46a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 mars 1889—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la marine et des pêcheries et A. Lord, éc., agent à Charlottetown, I.P.-E., ou toute autre personne, au sujet de la destitution du cap. Ronald Campbell, maître de havre à Summerside. Aussi, copie de toutes plaintes formulées contre le dit Campbell, par qui elles ont été portées, et copie de la preuve concernant telle destitution. Présentée à la Chambre des communes le 8 avril 1889.—*M. Perry*..... *Pas imprimée.*
47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et autres documents relativement au désaveu des lois de Québec, de 1887. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1889.—*M. Langelier (Montmorency)*..... *t as imprimée.*
- 47a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en conseil, en date du 25 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et autres documents relativement au désaveu de la loi concernant la conversion de la dette. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1889.—*M. Langelier (Montmorency)*.
Pas imprimée.
- 47b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en conseil, en date du 25 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et autres documents relativement au désaveu de la loi du barreau de 1886, dans lequel le bâtonnier général de la province a préséance sur tous les autres avocats. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Langelier (Montmorency)*..... *Pas imprimée.*
- 47c. Réponse partielle à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 février 1889—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et autres documents relativement au désaveu de la loi des magistrats. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Langelier (Montmorency)*..... *Pas imprimée.*
48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant la date à laquelle M. l'Orateur a reçu le certificat des juges dans chacune des causes d'élections pour les districts électoraux suivants, savoir: Halton, Shelburne, Northumberland-Est, Haldimand, Joliette, Cumberland et Kent, la date du mandat de l'Orateur et la date du bref pour nouvelle élection. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1889.—*M. Mills (Bothwell)*..... *Pas imprimée.*
49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie de toute correspondance échangée avec le département des chemins de fer et canaux au sujet de la rupture récente du canal de Cornwall, et de tous plans et projets faits par des ingénieurs civils et autres pour prévenir le retour de tels accidents, ainsi que le rapport de John Page, ingénieur en chef des canaux, sur ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1889.—*M. Bergin*..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

- 49a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie de tous rapports des ingénieurs et autres officiers employés par le département des chemins de fer et canaux au sujet des pouvoirs d'eau sur le nouveau canal Welland. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1889.—*M. Rykert*..... *Pas imprimée.*
- 49b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie des diverses soumissions et de tous papiers, lettres, documents et contrat pour la construction du canal du Sault Sainte-Marie. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889.—*M. McMullen.*
Pas imprimée.
- 49c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie de toute correspondance avec le département des chemins de fer et canaux concernant l'ouverture des canaux canadiens pour le trafic du dimanche. Aussi, état du nombre de vapeurs et navires qui ont passé à travers les divers canaux depuis la date de leur ouverture jusqu'à la clôture de la clôture de la navigation, en 1888, et copie de toutes instructions adressées aux surintendants des divers canaux. Présentée à la Chambre des communes le 29 mars 1889.—*M. Rykert*—
Pas imprimée.
- 49d. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 mars 1888, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre un état indiquant en détail les dépenses d'entretien et de réparation et les dépenses d'exploitation du canal Welland, pendant les années 1870, 1877, 1885, 1886, 1887, au 1er janvier 1888, avec le nom des employés, le montant payé à chaque employé sous forme de salaire ou de gages, le nombre de jours que chacun a été employé par mois; le montant des allocations (s'il y en a eu) pour loyers, louage de voitures ou frais de voyage accordés au surintendant, à ses adjoints, aux contremaîtres et surveillants; indiquant aussi la nature du service des employés et comment et où chacun a été employé; dans le cas des surintendants adjoints, la section du canal dont ils ont été chargés; dans le cas des contremaîtres ou surveillants, la section où ils ont été employés; pour les éclusiers, le nombre d'écluses; pour les gardiens de ponts, le nom du pont; pour les charpentiers, les maçons et les manœuvres, la section ou portion du canal où ils ont travaillé, en mentionnant séparément la dépense et les noms des employés de l'ancien canal et du nouveau canal, autant qu'il sera possible; aussi, copie des feuilles de travail, feuilles de salaires et pièces à l'appui relatives au paiement des employés pour chaque mois pendant les années susmentionnées; aussi, copie des soumissions reçues par le gouvernement pour la construction de l'édifice de la douane et de la poste à Port-Colborne; aussi, copie des plans et devis de cet édifice, ainsi qu'un état détaillé des matériaux employés à sa construction, avec mention des frais de construction, pendant l'année 1887; aussi, copie de toute correspondance entre le ministre des chemins de fer et canaux ou quelque fonctionnaire de son département et le surintendant du canal Welland, contenant des instructions pour la construction de la douane et de la poste à Port-Colborne; aussi, copie de la correspondance, des plans et devis et des instructions du ministre des chemins de fer et canaux ou de tout fonctionnaire du département au surintendant du canal Welland pour la construction d'un quai ou dock à l'ouest de l'écluse à Port-Colborne; aussi, un état détaillé des matériaux et du coût de ce quai ou dock, avec indication de l'objet et de l'usage de cet ouvrage; aussi, un état détaillé du coût de la pompe de sauvetage achetée pour le canal Welland, avec mention de la date de l'achat, du nombre de jours qu'elle a été en manœuvre, par année, et des dates de son service à l'usage du canal; et dans le cas de service privé, avec mention des dates du service et du montant reçu pour son usage par le gouvernement; aussi un état détaillé indiquant le coût du scaphandre acheté pour le canal Welland; le nombre de jours pendant lesquels on s'est servi de cet appareil et à quelles époques chaque année; aussi, un état détaillé du montant reçu par le gouvernement pour l'usage de cet appareil pour des particuliers. Présentée au Sénat le 5 avril 1889.—*Hon. M. McCallum*—
Imprimée (en partie) pour les documents de la session seulement.
- 49e. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de toutes soumissions reçues pour la construction du canal du Sault Sainte-Marie et des documents qui les accompagnent, y compris les quantités approximatives sur lesquelles ont été basées les dites soumissions, et les montants bruts. Aussi, copie de toute correspondance, rapports et ordres en conseil s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1889.—*M. Trow*..... *Pas imprimée.*

- 49f.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 mars 1889—Copie des rapports, plans et études du canal alors projeté de Cornwall par J. B. Mills et Benjamin Wright, écuers, ingénieurs civils, et par le capitaine P. Cole, des ingénieurs royaux, en 1832, 1833 et 1834. Aussi, copie des études du rapport de Colin Carman, écrivain, I.C., sur le changement projeté du site du canal de Cornwall en le faisant passer de Sand Bridge à travers le creek Hoople jusqu'à Archibald's Point, avec les plans, profils et estimations. Aussi, copie des rapports, plans et études faits par M. Clowes, I.C., en 1826. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Bergin*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 49g.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie du rapport de l'ingénieur Crawford, en 1877-78, et de tous rapports subséquents sur le canal de Beauharnois; aussi, copie des rapports d'ingénieurs sur la rive nord du Saint-Laurent entre les lacs Saint-François et Saint-Louis; aussi, copie des résolutions, lettres, etc., de la Chambre de Commerce, corporation ou simples particuliers au sujet de tels travaux. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Bergeron*..... *Pas imprimée.*
- 49h.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1889—Etat donnant : 1. Un relevé des cas dans lesquels toutes ou partie des soumissions demandées et reçues en dedans de cinq ans, pour travaux quelconques se rattachant aux canaux, ont été rejetées sur le rapport de l'ingénieur en chef des canaux, les noms des soumissionnaires et le chiffre brut de chaque soumission; avec copie de tous les dits rapports de l'ingénieur en chef et les raisons de tels rejets, spécifiant les cas dans lesquels de nouvelles soumissions ont été demandées; 2. Dans les cas de demandes de nouvelles soumissions, un état donnant les noms des soumissionnaires et le chiffre brut de chaque soumission, spécifiant quelle soumission a été acceptée, et donnant copie de tous rapports ou autres raisons qui ont donné lieu au rejet des soumissions les plus basses, s'il en est; 3. Relevé des cas dans lesquels des réclamations pour travaux supplémentaires ont été soumises à la seule décision arbitrale de l'ingénieur en chef des canaux, indiquant les montants payés aux réclamants en vertu de tel arbitrage, et donnant un relevé détaillé des frais payés par le gouvernement ou les autres parties au procès en rapport avec tel arbitrage, dans chaque cas, et à qui payés. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*
- 49i.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de toutes soumissions reçues par le département des chemins de fer et canaux en septembre et octobre 1888, pour l'élargissement des canaux de Cornwall et des Galops, y compris les quantités approximatives sur lesquelles ont été basées les dites soumissions, et les montants bruts. Aussi, copie de toute correspondance, rapports et ordres en conseil sur le même sujet, depuis que les dites soumissions ont été reçues. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1889.—*M. Trow*..... *Pas imprimée.*
- 50.** Copie des ordres généraux nos 84 et 85, de la cour suprême du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1889, par sir John Thompson—
Imprimée pour la distribution seulement.
- 51.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Copie de la correspondance, rapport, etc., échangée entre les officiers de l'Intercolonial et M. Louis Fortin, de Saint-Octave de Métiis, au sujet d'un cheval tué par les chars en octobre 1888. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1889.—*M. Fiset*..... *Pas imprimée.*
- 51a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Copie de tous ordres en conseil concernant la répartition de la subvention de \$250,000 accordée à la Compagnie du chemin de fer International, entre les différentes sections du chemin, savoir: du Saint-Laurent à Lennoxville, de Lennoxville à la rivière Moose et Mattawamkeag, de Mattawamkeag à la station Harvey, et de Harvey à Salisbury; aussi, état donnant le nombre de milles dans chaque section, et le montant attribué à chacune. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1889.—*M. Jones (Halifax)*—
Arrêté du conseil imprimé pour les documents de la session seulement.
- 51b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 avril 1889—Copie de toute correspondance échangée entre M. Allan Knight ou son avocat et le gouvernement du Canada ou aucun de ses officiers au sujet d'une demande d'indemnité pour dommages résultant de la construction de l'embranchement d'Indian-Town, sur l'Intercolonial. Aussi, copie de tout rapport fait par aucun des officiers du gouvernement sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1889.—*M. Mitchell*..... *Pas imprimée.*

- 51c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 avril 1889—Copie de toutes lettres, rapports et correspondance échangés entre M. Geo. R. Parker et le gouvernement ou aucuns de ses officiers, et aussi entre le gouvernement et ses officiers au sujet de réclamations pour dommages ou expropriations de terres faites en rapport avec le chemin de fer d'embranchement sur Derby. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1889.—*M. Mitchell*—
Pas imprimée.
52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1889—Etat donnant les noms de tous les chapelains d'institutions publiques nommés par le gouvernement, la date de leur nomination, le chiffre de leur salaire, et les dénominations religieuses auxquelles ils appartiennent. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1889.—*M. Innes*—
Pas imprimée.
53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant quelles sommes d'argent ont été payées par le gouvernement à W. A. Webster au cours de chacune des années financières 1887 et 1888 et depuis le 1er juillet 1888, spécifiant les services pour lesquels il a été rémunéré. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1889.—*M. Co ter*.....
Pas imprimée.
54. Copie du bill de la province de Québec, 51-52 Vic., chap. 13, intitulé : " Acte concernant le règlement des biens des Jésuites," du rapport fait le 16 janvier dernier, ou à toute autre date, à Son Excellence le gouverneur général, au sujet de ce bill, et de tous ordres en conseil, rapports, opinions et autres papiers faisant connaître si le gouvernement a pris le dit bill en considération et à quelle conclusion il en est arrivé à ce sujet; aussi, copie de toute correspondance échangée au sujet du dit bill entre les autorités fédérales et le gouvernement de la province de Québec, ou toute personne ou personnes quelconques, et de toutes pétitions ou représentations écrites adressées au gouvernement pour ou contre la sanction du dit acte, ainsi que la date à laquelle le dit bill a été reçu et approuvé par le gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889, par sir John A. Macdonald—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1889—Copie de toutes pétitions adressées au gouvernement par les habitants de la partie riveraine des townships de Yonge et d'Escott, dans le comté de Leeds, Ont., demandant le désaveu d'un acte passé par la législature de l'Ontario, intitulé : " Acte pourvoyant à l'union de la partie riveraine des townships de Yonge et d'Escott," et sanctionné le 23 mars 1888. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889.—*M. Taylor*.....
Pas imprimée.
56. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1889—Copie de la réponse faite par les autorités fédérales au gouvernement impérial au sujet des informations demandées par ce dernier touchant le fonctionnement de l'Acte de Tempérance du Canada dans les différentes provinces de la Puissance. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889.—*M. Jamieson*.....
Pas imprimée.
57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Etat indiquant les réparations faites au dragueur *Prince Edward* en 1888, la date du commencement des travaux et leur coût une fois terminés; aussi, la somme des opérations du dit dragueur, en 1888.—Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1889.—*M. Perry*.....
Pas imprimée.
58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1889—Etat donnant les noms des pêcheurs de l'Île du Prince-Edouard qui, au cours des années 1886 et 1887, ont présenté des demandes pour la prime de pêche, et dont les demandes ont été rejetées. Aussi, copie des rapports des officiers ou particuliers contre ces réclamations, et les noms et domiciles de tels officiers ou particuliers. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1889.—*M. McIntyre*.....
Pas imprimée.
- 58a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 février 1889—Copie de toute correspondance entre le gouvernement fédéral et celui de l'Ontario, concernant l'opportunité de permettre aux blancs de faire la pêche au filet dans les eaux intérieures de l'Ontario, au nord et au nord-ouest des lacs Huron et Supérieur. Aussi, de toute correspondance entre le département des Sauvages et tout autre département du gouvernement au sujet de la misère et de la détresse qui se feraient sentir parmi la population sauvage si l'on permettait de pêcher librement dans les eaux d'où elle tire sa principale subsistance. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1889.—*M. Dawson*.
Pas imprimée.

- 58b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 mars 1889—1. Pour copie de tout ordre ou règlement adopté par le département de la marine et des pêcheries pour régulariser la pêche et mettre en force un système de licence et de taxe des ustensiles de pêche dans les comtés de Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Richelieu, Yamaska et Nicolet durant les deux années expirées le 31 décembre 1888. 2. Pour copie de toutes instructions qui peuvent avoir été expédiées durant la même période aux gardes-pêche ayant juridiction dans les dits comtés au sujet de la mise en force, de la suspension, de la modification et de la remise en force du dit règlement. 3. Pour copie de tous rapports et renseignements expédiés par les dits gardes-pêche au département de la marine et des pêcheries en rapport avec la mise en opération du dit règlement. 4. Pour une liste de tous les pêcheurs de chacun des dits comtés, telle que fournie par les garde-pêche, indiquant ceux qui se sont munis de la licence imposée, le montant total reçu comme produit des dites licences depuis la date de la mise en force du dit règlement jusqu'au 31 décembre 1888, aussi bien que ceux qui ne sont pas munis de la licence exigée, dont les ustensiles de pêche ont été confisqués ou non, suivant le cas. 5. Pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondances qui peuvent avoir été adressées au gouvernement ou à aucun de ses membres par aucunes personnes demandant le rappel du dit règlement et l'abrogation de la dite licence, de toutes réponses qui peuvent leur avoir été faites, ainsi que de tous autres documents se rapportant à cette affaire. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Beausoleil*..... Pas imprimée.
- 58c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et les locataires du droit de pêche sous permis, dans la rivière Matane, ainsi que la correspondance à ce sujet avec les propriétaires riverains, et rapport sur leur opposition au permis, etc. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889.—*M. Casgrain*..... Pas imprimée.
59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant : 1. Quels sont les ports du Dominion dans lesquels le gouvernement collecte le *hospital due* sur les navires. 2. Quel est le montant qui a été collecté dans chacun de ces ports durant la saison dernière. 3. Combien de matelots ont été soignés dans chacun de ces ports, durant la saison dernière. 4. Combien le gouvernement a payé aux hôpitaux de chacun de ces ports pour la saison dernière. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889.—*M. Lépine*—*Pas imprimée.*
60. Suite de la correspondance, telle que publiée dans le rapport de l'auditeur général, au sujet du montant brut de l'emprunt et du fonds d'amortissement de l'emprunt canadien consolidé. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1889, par l'honorable G. E. Foster.—*Pas imprimée.*
61. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1889—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, et de tous papiers, rapports et documents quelconques au sujet de l'émission de permis ou licences pour la vente de liqueurs spiritueuses, bière ou autres boissons enivrantes dans les maisons publiques ou autrement, dans les Territoires du Nord-Ouest; aussi, copie de tous règlements, documents et autres pièces promulgués ou adoptés par le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, sous l'autorité desquels des licences ou permis pour la vente de la bière et autres boissons enivrantes ont été accordés dans les dits territoires. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1889. *M. Jamieson*..... Pas imprimée.
62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant les sommes payées pour travaux ou matériaux fournis pour ouvrir ou améliorer les voies publiques ou les rues dans la cité d'Ottawa, entre le 1er juillet 1888 et le 1er janvier 1889; les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées, le montant payé et pour quel genre de travaux; les noms de toutes personnes en charge de ces travaux à titre d'inspecteurs ou surintendants, et le salaire de chacune, par jour ou par mois. Présentée à la Chambre des communes le 22 mars 1889.—*M. McMullen*..... Pas imprimée.
- 62a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—Copie de toutes requêtes, correspondance et documents relatifs à la prolongation, à travers le terrain des fortifications de la cité de Québec, de la rue McMahon jusqu'à la rue d'Aiguillon. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1889.—*M. Guay*..... Pas imprimée.

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1889—Etat faisant connaître le coût, jusqu'à date, de la grange construite à la ferme expérimentale, ou de tous autres bâtiments d'exploitation sur la dite ferme, avec un relevé du nombre de ces bâtiments et de leur emploi, et du nombre de résidences construites sur la ferme et leur coût respectif. Aussi la somme totale du coût de toutes les constructions érigées sur la dite ferme, jusqu'à date. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1889.—*M. McMillan (Huron)*—
Pas imprimée.
64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant les édifices publics érigés en divers endroits du Canada depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 1er janvier 1889, donnant la date du premier crédit voté pour ces édifices, la localité où ils se trouvent, et le coût total jusqu'à la date du 1er janvier 1889. Présentée à la Chambre des communes le 3 avril 1889.—*Sir Richard Cartwright*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
65. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 février 1889—Copie des résolutions passées lors de la conférence tenue en 1887, à Québec, par les délégués des provinces de l'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Manitoba, et de tous papiers et correspondance s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 3 avril 1889.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*
66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 26 février 1889—Etat indiquant :—
1. Le chiffre total des dépenses et des deniers payés jusqu'au 1er janvier 1889, pour la préparation, la publication et l'achèvement des listes de votation, sous l'autorité de l'Acte du Cens Electoral en vigueur lors de la dernière élection générale, et donnant : (a) Le montant total payé pour l'impression; (b) le montant total payé aux officiers-reviseurs; (c) le montant total payé aux officiers-reviseurs, aux commis et huissiers; (d) le montant total payé pour toutes autres dépenses relatives à la préparation, publication et achèvement des dites listes; (e) les réclamations contre le gouvernement se rapportant à la préparation des listes non encore réglées. 2. Les dépenses encourues à la date du 1er février 1889, en rapport avec la préparation des secondes listes de voteurs, sous l'autorité de l'Acte du Cens Electoral, et indiquant : (a) Le coût total du caractère employé ou à être employé pour composer les listes; (b) le montant payé pour la composition des listes; (c) le coût du papier et de l'impression pour préparer les listes; (d) le coût ou loyer du matériel employé à la préparation des dites listes, jusqu'à la date ci-dessus; (e) le montant de toutes les autres dépenses encourues au sujet de la préparation des dites listes, jusqu'au 1er février 1889. Présentée à la Chambre des communes le 3 avril 1889.—*M. Charlton*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
67. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 22 mars 1889, à Son Excellence le gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie des baux ou contrats en vertu desquels est occupée la réserve de terrain public qui s'étend sur la rivière Ottawa, de Bay Street à Kent Street, dans la cité d'Ottawa. Présentée au Sénat le 3 avril 1889.—*Hon. M. Clemon*.....*Pas imprimée.*
68. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 mars 1889, pour une liste donnant les noms des vétérans de la guerre de 1812, actuellement survivants, leur lieu de résidence et le montant de leur pension. Présentée au Sénat le 10 avril 1889.—*Hon. M. Guéroumont*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
69. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 février 1889—Copie de la preuve et de tous papiers et correspondance concernant les engagements pris par le gouvernement de construire ou d'aider à construire un pont sur la Grande-Rivière, au village de York, dans le comté de Haldimand. Présentée à la Chambre des communes le 11 avril 1889.—*M. Colter*.....
Pas imprimée.
- 69a. Réponse—Correspondance, etc., au sujet des soumissions demandées et reçues pour un pont à Grand-Narrows, pour le chemin de fer du Cap-Breton. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889, par sir John A. Macdonald.....*Pas imprimée.*
- 69b. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 mars 1889—Copie de toutes pétitions adressées au gouvernement par les habitants de la partie riveraine du township de Yonge, comté de Leeds, Ont., demandant que le creek Jones soit déclaré cours d'eau non navigable, et qu'il soit permis au conseil municipal de construire un pont fixe sur le dit creek. Aussi, copie du rapport de l'ingénieur à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1889.—*M. Taylor*.....*Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1889—Copie de toute correspondance, rapports, requêtes et tous autres documents échangés jusqu'à cette date, entre le département des postes et l'inspecteur des postes du district de Montréal, M. King, et toutes autres personnes, au sujet du changement de place du bureau de poste de Bellevue-Vallée, comté de Saint-Jean. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Bourassa*..... *Pas imprimée.*
71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mars 1889—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les officiers ou soldats du 15ème bataillon, demandant de l'aide pour la construction d'une salle d'exercices militaires à Belleville, et des rapports adressés au gouvernement touchant l'a-propos de donner l'aide demandée. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1889.—*M. Burdett*..... *Pas imprimée.*
72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat donnant le montant des droits perçus sur les paniers et boîtes contenant des fruits admis en franchise, depuis le 1er mai 1888. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1889.—*M. Charlton*—*Pas imprimée.*
73. Règles générales de la cour maritime de l'Ontario. Présentée à la Chambre des communes le 20 avril 1889, par sir John Thompson..... *Pas imprimées.*
74. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre un état détaillé de la dépense annuelle qu'entraîne la fabrication de la lumière électrique pour l'usage du chemin de fer Intercolonial, et son emmagasinage sur les chars, aux stations de Saint-Jean et d'Halifax, et les noms des personnes chargées du service. Présentée au Sénat le 23 avril 1889.—*Hon. M. Botsford*..... *Pas imprimée.*
75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 avril 1889—Copie de tous papiers et correspondance au sujet d'une réclamation de MM. A. et J. Adams pour pertes subies par le naufrage de leur navire "Carrier Dove," qui a été perdu par suite du changement de position des lumières à Crapaud Harbor, sans que le public en ait été prévenu. Présentée à la Chambre des communes le 23 avril 1889.—*Hon. M. Mitchell*..... *Pas imprimée.*
76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 avril 1889, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie du rapport adressé au ministre des travaux publics, par les commissaires sur les inondations du fleuve Saint-Laurent. Présentée au Sénat le 25 avril 1889.—*Honorable M. Drummond*—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
77. Copie certifiée du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 5 septembre 1888, relatif aux appels dans les causes criminelles portées devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1889, par l'honorable G. E. Foster—*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de la correspondance relative à la traduction en français du "Field Exercise," à partir du 23 juillet 1879, échangée tant entre le département de la milice, avec le lieutenant-colonel Audet, qu'entre l'un d'eux et le gérant de la Compagnie d'Imprimerie Canadienne de Montréal, et Benjamin Sulte, écrivain, et Gebbert-Berthiaume, et tout autre personne concernant la dite traduction. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1889.—*M. Amyot*..... *Pas imprimée.*
79. Rapports des baptêmes, mariages et décès dans les districts de Chicoutimi, Gaspé, Iberville, Joliette, Montmagny et Saguenay, pour l'année 1888. Présentés à la Chambre des communes le 27 avril 1889, par M. l'Orateur..... *Pas imprimés.*
80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat indiquant tout le scip émis par le gouvernement du Canada, pour toutes fins quelconques, dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, les dates et les montants des diverses émissions, et les fins pour lesquelles le scip a été émis, le mode ou les modes de rachat, le montant de chaque émission rachetée jusqu'à présent, et la balance non encore rachetée à la date du 1er mars 1888. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889.—*M. Wilson (Elgin)*—*Pas imprimée.*

-
- s1.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 février 1889—Etat indiquant:
1. Le nombre d'immigrants arrivés aux divers ports d'entrée du Canada, chaque année, depuis le 1er janvier 1867 jusqu'au 1er janvier 1889, leurs diverses professions, et le nombre dans chaque profession. 2. Le nombre de ceux qui se sont fixés en Canada et de ceux qui se sont rendus aux Etats-Unis, chaque année. 3. Le nombre de ceux qui se sont rapportés aux divers bureaux d'immigration, chaque année, durant la même période. 4. Le montant dépensé annuellement pour fins d'immigration. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889.—*M. Brien*..... *Pas imprimée.*
- s2.** Lettre de l'ingénieur en chef des travaux publics concernant l'état et la condition du chemin entre les villes de Dundas et Galt. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1889, par sir Hector Langevin..... *Pas imprimée.*

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE 1887-88,

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOMMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36,
SECTION 37, DES STATUTS RÉVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :

IMPRIMÉ POUR L'IMPRIMEUR DE LA REINE ET LE CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE.

A. SENÉCAL, SURINTENDANT DES IMPRESSIONS.

1889.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE
INTRODUCTION.....	xix
DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS.....	xix
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE:—	
AMHERST—Edifice public.....	xix
ANTIGONISH do	xix
ARICHAT do	xx
ARISAIG—Brise-lames.....	xx
BADDECK—Edifice public.....	xx
BAYFIELD—Brise-lames.....	xx
BAIE SAINT-LAURENT—Chenal.....	xx
GRAND BRAS-D'OR—Quai.....	xx
BIG POND—Quai.....	xxi
BLUE ROCK—ROCHER BLEU—Brise-lames.....	xxi
BROAD COVE—Quai.....	xxi
CHEVICAMP—Chenal.....	xxi
CLIFTON—(Vieilles Granges) Quai.....	xxi
CCMEAUVILLE—Quai.....	xxi
BAIE DES VACHES—Brise-lames.....	xxii
CRANBERRY HEAD—Jetée.....	xxii
DIGBY—Jetée.....	xxii
EATONVILLE—Quai.....	xxii
ECONOMY do	xxii
GREAT TANCOCK ILE—Jetée.....	xxiii
HALIFAX—Entrepôt de vérification.....	xxiii
Bureau de l'immigration.....	xxiii
Station de la quarantaine.....	xxiii
INGONISH—Havre.....	xxiii
LISMORE—Quai.....	xxiii
LITTLE NARROWS—Quai.....	xxiii
LOWER HORTON—Quai.....	xxiv
MABOU—Havre.....	xxiv
MARGARETVILLE—Jetée.....	xxiv
METEGHAN, ANSE DE—Jetée.....	xxiv
MOIDART—Débarcadère pour les bateaux	xxiv
McNAIR, ANSE DE—Brise-lames.....	xxiv
NEW GLASGOW—Edifice public.....	xxv
NORTH SYDNEY do	xxv
PARRSBORO—Jetée.....	xxv
PICTOU—Douane.....	xxv
Hôpital de la Marine.....	xxv
Havre.....	xxv

	PAGE.
PICTOU—Rivière du Milieu.....	xxv
PORT HOOD—Quai.....	xxvi
PORT AU MOUTON—Jetée d'amarrage.....	xxvi
SOUTH-WEST—Brise-lames.....	xxvi
SAUMON, RIVIÈRE AU—Havre.....	xxvi
SAULNIERVILLE—Jetée.....	xxvi
SHEET HARBOUR—Quai.....	xxvi
SPENCER, ÎLE DE—Quai.....	xxvi
SUMMERVILLE—Brise-lames.....	xxvii
TRUITE, ANSE À LA (OU CENTREVILLE)—Brise-lames.....	xxvii
WALLACE—Havre.....	xxvii
WESTERN HEAD—Brise-lames.....	xxvii
WILLOW COVE (ANSE AU SAULE)—Brise-lames.....	xxvii
WINDSOR—Édifice du bureau de poste.....	xxviii
YARMOUTH—Édifice public.....	xxviii
Havre.....	xxviii
 PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD— :	
BELFAST—Jetée.....	xxviii
CACUMPEC—Havre.....	xxviii
CHARLOTTETOWN—Édifice fédéral.....	xxviii
HICKEY, JETÉE DE—.....	xxviii
MALPEQUE—Jetée.....	xxix
MONTAGUE—Bureau de poste.....	xxix
MURRAY HARBOUR—Jetée.....	xxix
NINE-MILE CREEK (CRIQUE DE NEUF MILLES)—Jetée.....	xxix
NEW LONDON—Havre.....	xxix
NORTH CARDIGAN—Jetée.....	xxix
PINETTE—Jetée.....	xxix
SOURIS—Brise-lames.....	xxx
TIGNISH—Havre.....	xxx
VERNON, RIVIÈRE—Jetée.....	xxx
VICTORIA—Jetée.....	xxx
 PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—	
ANDERSON'S HOLLOW—Brise-lames.....	xxx
BAIE VERTE—Quai.....	xxx
BATHURST—Édifice du bureau de poste, etc.....	xxxi
BELLIVEAU, VILLAGE—Quai.....	xxxi
CARLETON—Bureau de poste.....	xxxi
CAP TOURMENTE—Quai.....	xxxi
CHATHAM—Édifice du bureau de poste, etc.....	xxxi
Quarantaine.....	xxxii
CLIFTON—Brise-lames.....	xxxii
COCAGNE—Quai.....	xxxii
DALHOUSIE—Édifice du bureau de poste.....	xxxii
Havre.....	xxxii

	PAGE
DORCHESTER—Pénitencier maritime.....	xxxii
FREDERICTON—Edifice public.....	xxxiii
GRAND ANSE—Brise-lames.....	xxxiii
KINGSTON—Hôpital de la marine.....	xxxiii
ILE AUX PERDRIX—Jetée.....	xxxiii
MONCTON—Bureau de poste.....	xxxiii
NEWCASTLE—Edifice public.....	xxxiv
PORTLAND—Bureau de poste.....	xxxiv
RICHIBOUCTOU—Havre.....	xxxiv
RIVIÈRE MADAWASKA.....	xxxiv
RIVIÈRE SAINT JEAN.....	xxxiv
SAINTE JEAN—Douane.....	xxxv
Hôpital de la marine.....	xxxv
Bureau de poste.....	xxxv
Caisse d'épargne.....	xxxv
Havre.....	xxxv
ST. STEPHEN—Edifice public.....	xxxv
UPPER SALMON, RIVIÈRE—Brise-lames.....	xxxvi
WILSON, GRÈVE DE, CAMPOBELLO—Brise-lames.....	xxxvi
WOODSTOCK—Bureau de poste, douane, etc.....	xxxvi
PROVINCE DE QUÉBEC :—	
AYLMER—Bureau de poste.....	xxxvi
BAGOTVILLE—Quai.....	xxxvii
BERTHIER (EN HAUT)—Brise-glaces.....	xxxvii
CAP DE LA MADELEINE—Jetée.....	xxxvii
CARLETON—Quai.....	xxxvii
CHICOUTIMI—Hôpital de la marine.....	xxxvii
COATICOOK—Edifice public.....	xxxvii
COTEAU DU LAC—Quai.....	xxxviii
ETANG DU NORD—Brise-lames.....	xxxviii
FLINT, QUAI DE.....	xxxviii
GROSSE ILE—Station de la Quarantaine.....	xxxviii
HULL—Bureau de poste.....	xxxviii
ILE AUX COUDRES—Quai.....	xxxviii
ILE PERROT—Quai.....	xxxix
ILE VERTE—Pile.....	xxxix
JOLIETTE—Edifice du bureau de poste, etc.,.....	xxxix
KAMOURASKA—Quai.....	xxxix
LAPRAIRIE—Travaux de protection.....	xxxix
LES EBOULEMENTS—Jetée.....	xxxix
L'ISLET—Jetée.....	xl
LONGUEUIL—Quai.....	xl
MARIA, RÉSERVE DES SAUVAGES—Chapelle catholique romaine.....	xl
MONTREAL—Arsenaux.....	xl
Douane.....	xl

	PAGE.
MONTREAL—Entrepôt de vérification.....	xl
Bureau de porte.....	xl
MURRAY BAY—Quai.....	xl
NEW CARLISLE—Quai.....	xl
NEWPORT, RIVIÈRE—Travaux de protection.....	xli
PAPINEAUVILLE—Ouverture du chenal.....	xli
PERCÉ—Quai.....	xli
PIOPOLIS—Quai.....	xli
PORT DANIEL—Quai.....	xli
QUÉBEC—Bâtiments de la Citadelle	xli
Rocher de la Citadelle.....	xli
Douane.....	xlii
Halle des exercices militaires.....	xlii
Bâtiment des immigrants.....	xlii
Observatoire.....	xlii
Bureau de poste.....	xlii
Bâtiments du quai de la Reine.....	xlii
RIVIÈRE CABANO.....	xlii
RIVIÈRE (HATEAUGUAY—Creuser le chenal.....	xlii
RIVIÈRE DU LIÈVRE—Ecluse et barrage.....	xlii
RIVIÈRE DU LOUP (EN BAS) OU FRASERVILLE—Nettoyer le chenal.....	xlii
RIVIÈRE DU LOUP (EN HAUT)—Dragage.....	xliii
RIVIÈRE GATINEAU—Creuser le chenal.....	xliii
RIVIÈRE MADAWASKA—Nettoyer le chenal.....	xliii
RIVIÈRE NICOLET—Travaux de protection.....	xliii
RIVIÈRE OUELLE—Jetée.....	xliii
RIVIÈRE RICHELIEU—Brise-glaces.....	xliii
Dragage.....	xliii
RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ—Amélioration de la rivière...	xliv
RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS—Dragage.....	xliv
RIVIÈRE SAINT-LOUIS—Dragage.....	xliv
RIVIÈRE YAMASKA—Ecluse et barrage.....	xliv
SHERBROOKE—Edifice public.....	xliv
SOREL do	xliv
SAINTE-ANNE DE SOREL—Brise-glaces.....	xlv
SAINTE ANNE DU SAGUENAY—Quai.....	xlv
SAINTE-FRANÇOIS (LE D'ORLÉANS)—Jetée.....	xlv
SAINTE-IRÈNÉE—Pile.....	xlv
SAINTE-JÉRÔME—Edifice public	xlv
SAINTE-LAURENT—Quai.....	xlv
SAINTE-MICHEL—Quai.....	xlvi
SAINTE-REGIS—Douane.....	xlvi
SAINTE-VINCENT DE PAUL—Pénitencier	xlvi
TROIS-RIVIÈRES—Douane	xlvi
Bureau de poste.....	xlvi
Havre.....	xlvi
VAUDREUIL—Quai.....	xlvi

PROVINCE D'ONTARIO :—

AMHERSTBURG—Bureau de poste.....	xlvii
BARRIE do	xlvii
BELLEVILLE do	xlvii
Havre.....	xlvii
BERLIN—Edifice du bureau de poste, etc.....	xlvii
BRAMPTON— do	xlviii
BROCKVILLE do	xlviii
CAYUGA—Bureau de poste.....	xlviii
CHATHAM do etc.....	xlviii
COBOURG do douane, etc.....	xlix
Havre.....	xlix
COLLINGWOOD—Brise-lames.....	xlix
CORNWALL—Edifice du bureau de poste, etc.....	xlix
GALT—Edifice public	xlix
GANANOQUE—Bureau de poste.....	xlix
GODERICH—Havre.....	l
GUELPH—Bureau de poste.....	l
HAMILTON—Halle des exercices militaires.....	l
Bureau de poste, etc.....	l
HILTON, OU MARKSDALE—Quai.....	l
KAMINISTQUIA, RIVIÈRE—Dragage	l
KINCARDINE—Havre.....	li
KINGSTON—Pénitencier.....	li
Havre.....	li
KINGSVILLE—Havre	li
LAKE OF THE WOODS—LAC DES BOIS—Barrage.....	li
LINDSAY—Bureau de poste, douane et revenu de l'intérieur.....	li
LITTLE CURRENT—Élargissement du chenal.....	lii
SOUTH NATION, RIVIÈRE.....	lii
LONDON—Douane.....	lii
Ecole d'infanterie.....	lii
MIDLAND—Quai	lii
MCGREGOR'S CREEK—Travaux de protection.....	lii
NAPANEE—Bureau de poste et douane.....	liii
OAKVILLE—Havre.....	liii
ORANGEVILLE—Bureau de poste.....	liii
OTTAWA—Imprimerie Nationale.....	liii
Nouvel édifice des ministères, rue Wellington.....	liii
Edifices du parlement.....	liii
Blocs Est et Ouest.....	liii
Halle Victoria.....	liv
Edifices publics—Réparer les rues.....	liv
Terrains du Parlement.....	liv
Parc de la côte du Major.....	liv
Musée géologique.....	liv

	PAGE
OTTAWA—Station agronomique du centre.....	liv
Hôtel du gouvernement.....	liv
Mur de soutènement, côte du Parlement.....	liv
Ponts de la cité d'Ottawa.....	liv
OWEN SOUND—Dragage.....	liv
PARRY SOUND—Nettoyer le chenal.....	liv
PEMBROKE—Bureau de poste.....	lv
PETERBORO' do	lv
PORTAGE-DU-FORT—Pont.....	lv
PORT-ALBERT—Havre.....	lv
PORT-ARTHUR do	lv
PORT-ELGIN do	lv
PORT-HOPE do	lvi
PORTSMOUTH—Jetée	lvi
PRESCOTT—Bureau de poste, douane et bur. du revenu de l'intérieur.	lvi
RIVIÈRE-AUX-PÊCHES—Travaux de protection.....	lvi
RIVIÈRE OTTAWA—Détroits en amont de Pembroke....	lvi
RONDEAU—Havre.....	lvii
SAUGEEN, RIVIÈRE—Jetée.....	lvii
SOUTHAMPTON—Jetée.....	lvii
STE.-CATHERINE—Bureau de poste.....	lvii
ST. THOMAS—Edifice du bureau de poste, etc.....	lvii
THORNBURY—Havre	lvii
TORONTO—Douane.....	lviii
Entrepôt de vérification.....	lviii
Bureau de poste.....	lviii
Havre.....	lviii
TRENTON—Bureau de poste.....	lviii
PROVINCE DU MANITOBA :—	
BRANDON—Dépôt des immigrants.....	lviii
ROUGE, RIVIÈRE—Dragage.....	lviii
RIVIÈRE DE LA BOUE BLANCHE—Dragage	lviii
STONY MOUNTAIN—Pénitencier.....	lix
WINNIPEG—Douane	lix
Ecole d'infanterie.....	lix
Bureau de poste.	lix
TERRITOIRES DU NORD-OUEST :—	
BATTLEFORD—Bâtiments de la police à cheval.....	lix
CALGARY—Casernes.....	lix
EDMONTON—Cour.....	lx
FORT SASKATCHEWAN—Casernes de la police à cheval.....	lx
LETHBRIDGE—Bâtiments de la police à cheval.....	lx
MAPLE CREEK, etc.—Avant-poste de la police à cheval.....	lx
MEDICINE HAT—Casernes.....	lx

	PAGE
McLEOD—Douane.....	lx.
Casernes.....	lxi
NORTH SASKATCHEWAN, rivière.....	lxi
PRINCE-ALBERT—Palais de justice et prison.....	lxi
Bâtiments de la police à cheval du Nord-Ouest...	lxi
QU'APPELLE—Ecole industrielle.....	lxi
REGINA—Bâtiment de la police à cheval.....	lxi
Chambre du Conseil du Nord-Ouest.....	lxi
Bureau des Sauvages.....	lxi
Palais de Justice.....	lxi
Prison et asile d'aliénés.....	lxi
Bureau de Poste.....	lxi
Résidence du Lieutenant-Gouverneur.....	lxi
PROVINCE DE LA COLOMBIE ANGLAISE :—	
COWICHAN, RIVIÈRE—Amélioration du chenal.....	lxii
ESQUIMALT, Bassin de carénage.....	lxii
FRASER, RIVIÈRE.....	lxii
NANAIMO—Bureau de Poste.....	lxii
Havre.....	lxii
NEW WESTMINSTER—Pénitencier.....	lxiii
Edifice public.....	lxiii
NICOMECKEL, RIVIÈRE.....	lxiii
SERPENTINE, RIVIÈRE.....	lxiii
SOMAS, RIVIÈRE.....	lxiii
VICTORIA—Havre.....	lxiii
DRAGUEURS—.....	lxiii
INGENIEURS, CHAUFFEURS ET GARDIENS.....	lxiv
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS, etc.....	lxiv
CHAUFFAGE, etc., EDIFICES PUBLICS D'OTTAWA.....	lxiv
OPÉRATIONS GEODESIQUES ET EXAMENS.....	lxiv
GLISSOIRES ET ESTACADES :—	
RÉGION DU SAGUENAY—.....	lxiv
do DU SAINT-MAURICE.....	lxiv
do DE L'OTTAWA.....	lxv
do DE NEWCASTLE.....	lxv
PERSONNEL EMPLOYÉ sur les GLISSOIRES et ESTACADES.	lxv
CHEMINS :—	
CHEMIN DE TEMISCOUATA.....	lxv

	PAGE.
PONTS :—	
RIVIÈRE DE LA BATAILLE.....	lxv
RIVIERE DE L'ARC.....	lxvi
TELEGRAPHES.....	lxvi
CHENAL DES VAISSEAUX ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.	lxvi
AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC.....	lxvi
OUVERTURE ET FERMETURE DE LA NAVIGATION.....	lxvi
GALERIE NATIONALE DES ARTS.....	lxvi
CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.....	lxvi
ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.....	lxvii
ADMINISTRATION DU DÉPARTEMENT.....	lxvii
CORRESPONDANCE OFFICIELLE.....	lxvii
DÉPENSES ANNUELLES SUR LES TRAVAUX PUBLICS... ..	lxvii
INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS.....	lxvii
TABLEAUX DES DISTANCES.....	lxvii

TABLE DES ANNEXES.

		PAGE.
Annexe n°	1. Etat des dépenses durant l'exercice. Par le comptable.....	3
"	2. Edifices publics du Canada. Rapport de l'architecte en chef...	23
"	3. Mécaniciens, chauffeurs et gardiens des édifices publics du Canada	49
"	4. Services du chauffage, du gaz, de l'eau et des clochettes, Ottawa. Rapport de l'ingénieur-mécanicien en chef.....	53
"	5. Ports, rivières, dragueurs, dragage et opérations géodésiques. Rapport de l'ingénieur en chef.....	57
"	6. Chenal entre Montréal et Québec. Rapport des Commissaires du havre de Montréal.....	111
"	7. Améliorations du port de Québec et le bassin de radoub à Lévis. Rapport des Commissaires du port de Québec.....	117
"	8. Glissoires et estacades. Région du Saguenay. Rapport du surintendant.....	121
"	9. do Région de Saint-Maurice. Rapport du surintendant.....	125
"	10. do Région de l'Outaouais. Rapport de l'ingénieur surintendant.....	131
"	11. do Région de Newcastle. Rapport de l'ingénieur surintendant.....	137
"	12. do Personnel employé sur les différentes glissoires et estacades.....	141
"	13. Lignes télégraphiques. Rapport du surintendant.....	147
"	14. Ouverture et clôture de la navigation.....	169
"	15. Entreprises adjudgées par le ministère ; propriétés achetées ou vendues ; propriétés louées.....	173
"	16. Actes concernant les travaux publics.....	183
"	17. Galerie nationale des Beaux Arts. Rapport du curateur	187
"	18. Administrateurs du département.....	191
"	19. Correspondance officielle du département	195
"	20. Dépense annuelle dans chaque province, par le comptable.....	199
"	21. Ingénieurs et leurs assistants employés sur les travaux publics du Canada, par le député ministre des travaux publics.....	203

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1888.

A Son Excellence le Très Honorable sir Frederick Arthur Stanley, baron Stanley de Preston dans le comté de Lancaster, dans la pairie de la Grande-Bretagne; chevalier Grand-Croix de l'ordre Très-distingué du Bain; gouverneur général du Canada, et vice-amiral d'icelui, etc.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :—

Conformément aux prescriptions du chapitre 36, article 37, des statuts révisés, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Le rapport contient un état des dépenses générales du département, s'élevant à \$3,423,943.00, et dont on trouvera des détails à l'annexe 1, pages 5 à 22, suivie des annexes donnant les rapports annuels de l'architecte en chef, de l'ingénieur en chef, de l'ingénieur-mécanicien en chef, et d'autres fonctionnaires du département, ainsi que des états contenant des informations se rattachant au ministère.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère, sont :—

- LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien ;
- LES HAVRES ET JETÉES, leur amélioration et leur construction ;
- LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES ;
- LE DRAGAGE ET LES DRAGUEURS ;
- LES PONTS ET CHAUSSÉES ;
- LES GLISSOIRS ET ESTACADES ;
- LES TÉLÉGRAPHES.

DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS.

Voici une description des travaux exécutés dans le cours de l'exercice, pour les édifices publics, les ports, les rivières et le dragage, disposée par ordre alphabétique et par provinces.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

Amherst, chef-lieu du comté de Cumberland, est situé à la tête de la baie de Chignecto, et est à 138 milles au nord-ouest d'Halifax.

Dans le cours de l'exercice la propriété, sur laquelle l'édifice public est érigé, a été clôturée, des doubles chassiss ont été fournis, et l'édifice a subi de menues réparations. (Annexe 2, page 25.)

ANTIGONISH.

Antigonish, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la route du chemin de fer Halifax et Cap-Breton, 41 milles à l'est de New-Glasgow.

L'édifice public de cet endroit a subi des réparations.

 ARICHAT.

Arichat est le chef-lieu du comté de Richmond, Cap-Breton.
L'édifice public a subi de légères réparations.

 ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, est située sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, 15 milles à l'est de Merigomish, havre le plus rapproché.

Les réparations de la jetée et la construction du brise lames ont été terminées dans le cours de l'exercice. (Annexe 5, page 60.)

 BADDECK.

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, se trouve sur le côté nord du lac Grand-Bras-d'Or à une quarantaine de milles de Sydney.

Un bâtiment pour la houille, en rapport au bureau de poste, etc, a été érigé, des travaux de nivellement ont été exécutés, et d'autres améliorations ont été exécutées. (Annexe 2, page 25.)

 BAYFIELD.

Bayfield, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la côte sud de la baie Saint-George, 8 milles à l'est du havre d'Antigonish et à 15 milles à l'ouest de l'embouchure du détroit de Canso.

Le prolongement du brise-lame s'est continué dans le cours de l'exercice et est aux trois cinquièmes terminés ; le quai qui est situé à un quart de mille au sud du brise-lames a subi des réparations. (Annexe 5, pages 60 et 61.)

 BAIE SAINT-LAURENT.

Baie Saint-Laurent, dans le comté de Victoria, est située à l'extrémité nord de l'île du Cap-Breton, entre les Caps Nord et Saint-Laurent.

Le chenal ouvert en 1886-87, et que, dans mon dernier rapport, je disais s'être rempli, a été de nouveau ouvert, mais sans plus de succès ; il s'est rempli comme dans le cours de l'exercice précédent. (Annexe 5, page 61.)

 GRAND-BRAS-D'OR.

Grand-Bras-d'Or, dans le comté de Victoria, se trouve sur la rive sud du chenal du même nom, près de son embouchure sur l'Atlantique.

Dans le cours de l'exercice la construction d'un quai de 160 pieds de longueur, avec une profondeur de 11 pieds à basse marée, a été commencée et les travaux sont à moitié terminés. (Annexe 5, page 61.)

GRAND ETANG.

Grand Etang, dans le comté de Cap Breton, se trouve sur la baie Est, lac du Grand-Bras-d'Or.

Un quai long de 160 pieds, avec une profondeur de 8 pieds à basse marée, est en voie de construction à cet endroit. (Annexe 5, page 61.)

(BLUE ROCK)—ROCHER-BLEU.

Rocher-Bleu, dans le comté d'Antigonish, est sur la côte sud de la baie Saint-George, à 2½ milles à l'est du havre de Tracadie.

Le 24 novembre, un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames long de 326½ pieds, devant se prolonger dans une direction sud-ouest du cap Bleu, protégeant ainsi une étendue de 3½ acres, et ayant une profondeur à marée la plus basse, variant de 5 à 12 pieds.

A l'expiration de l'exercice l'entrepreneur n'avait terminé qu'environ un tiers des travaux. (Annexe 5, page 61.)

BROAD COVE.

Le marais de Broad Cove, dans le comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à 19 milles au nord du port de Mabou et à 12 milles au sud de Marguerie.

Le 12 novembre 1886 un contrat a été passé pour la construction d'un quai long de 400 pieds, ayant, au sommet, une largeur de 25 pieds, et une profondeur de 7 pieds d'eau à son extrémité du large. A l'expiration de l'exercice 344 pieds avaient été construits jusqu'à une hauteur de 8 pieds au-dessus de la marque supposée de la basse marée. (Annexe 5, page 61.)

CHEVICAMP.

Cheticamp, à l'extrémité nord du comté d'Inverness, est situé sur la côte sud du golfe Saint-Laurent, à 58 milles de Mabou.

Le dragueur *George McKenzie* a travaillé du 1er août au 21 octobre dans le chenal qui conduit jusque dans le port, donnant une profondeur de 13 pieds. (Annexe 5, pages 61 et 80.)

CLIFTON (OLD BARNS.)

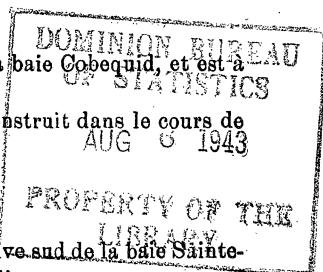
Clifton, comté de Colchester, est situé à la tête de la baie Cobequid, et est à environ 7 milles de Truro.

Un quai de chargement, long de 237 pieds, a été construit dans le cours de l'exercice. (Annexe 5, page 61.)

COMEAVILLE.

Comeauville, dans le comté de Digby, est situé sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, à environ 3 milles au sud-ouest de la Pointe de l'Eglise.

Dans le cours de l'exercice le quai a subi des réparations considérables. (Annexe 5, page 61.)



 COW BAY—BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur la côte orientale de l'île, 18 milles environ au sud-est de Sydney.

Le brise-lames de cette localité a une longueur de 1,380 pieds et est exposé au choc de l'Atlantique pendant les grands vents de l'est. Il est aussi considérablement affaibli par les ravages du taret. Dans le cours de l'exercice la construction a subi des réparations considérables. (Annexe 5, page 62.)

 CRANBERRY HEAD.

Cranberry Head, aussi appelé Sandford, se trouve dans le comté de Yarmouth, environ 6 milles au nord-ouest de Yarmouth.

De menues réparations ont été faites à la jetée de cet endroit. (Annexe 5, page 62.)

 DIGBY.

Digby, chef-lieu du comté de Digby, est situé à l'extrémité ouest du bassin d'Annapolis, et est le terminus du chemin de fer des comtés de l'Ouest.

Les travaux entrepris dans le cours de l'exercice se composaient de la construction d'un caisson de 40 x 40 pieds à l'endroit du caisson du large qui avait été déplacé, d'un débarcadère incliné entre ce caisson et la partie intérieure non endommagée de la jetée, et d'une chaussée sur pilotis et poutres liées reliant l'ancienne construction à la nouvelle.

L'enlèvement de la partie de l'ancien caisson du large qui avait été emportée dans le chenal du côté sud du quai, a été entrepris par M. W. E. Browne, mais à l'expiration de l'exercice les travaux avaient fait peu de progrès. (Annexe 5, page 62.)

 EATONVILLE.

Eatonville, autrefois, Les Trois-Sœurs, est situé dans le comté de Cumberland, à environ 10 milles au nord du cap Chignecto.

Un quai, long de 120 pieds, est en voie de construction à cet endroit. (Annexe 5, page 62.)

 ECONOMIE.

Economie, dans le comté de Colchester, est située sur la côte nord du bassin de Minas.

Un quai, long de 216 pieds, ayant 12 pieds d'eau aux marées ordinaires, à son extrémité du large, et dont la construction a été commencée l'année dernière, a été terminé. (Annexe 5, page 62.)

 GRANDE-TANCOOK.

L'île "Grande-Tancook" comté de Lunenburg, se trouve à l'embouchure de la baie Mahone, environ 6 milles au sud de la ville de Chester.

Dans le cours de l'exercice, l'extrémité du large et **L** de la jetée de cet endroit ont été réparées. (Annexe 5, page 62.)

 HALIFAX.

Halifax, capitale de la province, est situé sur le côté ouest de la baie de Chubcto, ou havre d'Halifax, baie profonde de l'Atlantique.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice a subi des réparations générales là où c'était nécessaire.

DÉPOT D'IMMIGRANTS.

Certaines réparations ont été faites et du mobilier a été fourni.

STATION DE LA QUARANTAINE.

La boiserie des édifices a été réparée et peinte, une cuisine a été construite, des égoûts ont été posés, les caves ont été planchées et le bureau du médecin a été installé et meublé. (Annexe 2, page 26.)

 INGONISH.

Ingonish, (Igoniche) dans le comté de Victoria, est situé sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre Sydney et le cap Nord.

Les travaux de protection de la grève dont il est question dans mon rapport du dernier exercice, ont été terminés. (Annexe 5, page 62.)

 LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, se trouve sur le détroit de Northumberland, à 18 milles à l'est du port de Pictou.

Un quai; long de 200 pieds et large de 20 au sommet a été terminé. (Annexe 5, page 62.)

 PETIT-DÉTROIT.

Petit-Détroit, comté de Victoria, est un rétrécissement du chenal Saint Patrice du lac du Grand-Bras d'Or.

Dans le cours de l'année un quai a été construit du côté sud du Détroit. (Annexe 5, page 62.)

 LOWER HORTON.

Lower Horton, dans le comté de King, est à mi-chemin entre Wolfville et Avonport.

A l'expiration de l'exercice on avait commencé à réparer le quai de cet endroit. (Annexe 5, page 63.)

 MABOU.

Mabou, dans le comté d'Inverness, est situé dans le golfe Saint-Laurent, à 6 milles au sud de Port Hood.

Le mur en pierre et en fascine construit pour arrêter le mouvement du sable venant d'une direction ouest a été élevé et prolongé de 187 pieds. Sa longueur totale est maintenant de 1,112 pieds. (Annexe 5, page 63.)

 MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à environ 42 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours de l'exercice cette jetée a subi de nouvelles réparations considérables. (Annexe 5, page 63.)

 METEGAN COVE.

Metegan Cove, dans le comté de Digby, se trouve sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, à environ 25 milles d'Yarmouth et à 40 milles de Digby.

La façade du côté de la mer a été planchéiée sur une longueur de 700 pieds; 575 pieds de la façade intérieure ont été réparés et planchés, et la construction a subi d'autres réparations. (Annexe 5, page 63.)

 MOIDART.

Moidart, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur le détroit de Northumberland, à l'ouest d'Arisaig.

On a fait d'un grand rocher un débarcadère pour les bateaux, en enlevant les cailloux du côté est, nivellant son sommet sur une distance de 28 pieds; et on a construit un abord de 73 pieds de longueur. (Annexe 5, page 63.)

 McNAIR, ANSE DE.

L'Anse de McNair, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la côte ouest de la baie Saint-George, à environ 5 milles au sud-ouest du cap George.

Au mois d'avril 1887, un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames de 160. Du 1er juillet au 30 juin 1888, les matériaux nécessaires ont été délivrés, un caisson long de 80 pieds a été construit prêt à être immergé, et le creusage pour les fondations a été presque terminé. (Annexe 5, page 63.)

NEW GLASGOW.

New Glasgow, dans le comté de Pictou, se trouve sur la rivière de l'Est, près de son embouchure dans le havre de Pictou, et à 104 milles d'Halifax par le chemin de fer Intercolonial.

EDIFICE PUBLIC.

Les tuyaux de la chaudière à l'eau chaude ont été renouvelés, la douane a été munie d'un coffre-fort, et de menues réparations ont été exécutées (Annexe 2, page 26.)

NORTH SYDNEY.

North Sydney, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur le bras nord-ouest du havre de Sydney, à 18 milles de Sydney.

EDIFICE PUBLIC.

Dans le cours de l'exercice, l'édifice devant servir au bureau de poste, à la douane et à d'autres objets, a été terminé, installé, meublé et occupé. (Annexe 2, page 26.)

PARRSBORO'

Parrsboro', dans le comté de Cumberland, se trouve près de l'embouchure de la rivière de l'Île-aux-Perdrix, sur la côte nord du bassin de Minas.

L'extrémité du large de la jetée a été lambrissée, et toute la construction a été réparée. (Annexe 5, page 63.)

PICTOU.

Pictou, chef-lieu du comté de Pictou, est situé sur le havre du même nom, qui s'ouvre dans le détroit de Northumberland.

DOUANE.

Un appareil de chauffage à eau chaude a été posé et terminé.

HOPITAL DE LA MARINE.

Cet édifice a été muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. (Annexe 2, page 26.)

PORT.

Le dragueur *St Lawrence* a creusé à une profondeur de 17 pieds sur une superficie de 900 pieds, au quai du chemin de fer, travaillant du 14 au 19 mai. Au quai du marché, le même dragueur a été occupé du 20 mai au 23 juin à creuser un chenal, à partir du chenal principal du port jusqu'au quai, à une profondeur de 15 pieds.

RIVIÈRE DU MILIEU.

Du 3 au 18 octobre le *St Lawrence* a pratiqué une tranchée de 360 pieds de longueur et de 22 pieds de profondeur vis-à-vis le quai de la compagnie *Black Diamond*, (Annexe 5, pages 63, 78 et 79.)

PORT HOOD.

Port Hood, chef-lieu du comté d'Inverness, se trouve sur la côte nord du Cape Breton, à 20 milles au nord de l'embouchure nord du détroit de Canso.

L'extrémité du large du quai a été réparée, et le dragueur *St Lawrence* a creusé à une profondeur de 12 pieds à basse-marée. (Annexe 5, page 63, 64 et 78.)

PORT MOUTON.

Port Mouton, dans le comté de Queen, est situé à environ 15 milles à l'ouest de Liverpool.

Le sommet de l'ancien quai d'amarrage a été reconstruit.

PORT MOUTON SUD-OUEST.

Un brise-lames de 165 pieds de longueur, avec un débarcadère pour la commodité des pêcheurs, a été construit. (Annexe 5, page 64.)

RIVIERE AU SAUMON.

La rivière au Saumon se trouve dans le comté de Digby à environ 3 milles au sud du Cap Sainte-Marie.

Le port de la rivière au Saumon est formé par un brise-lames et un quai de chargement du côté sud de l'embouchure de la rivière. Dans le cours de l'exercice 182 pieds de la partie de la jetée sud qui fait face à la rivière, ont été reconstruits. (Annexe 5, page 64.)

SAULNIERVILLE.

Saulnierville, dans le comté de Digby, est situé sur le côté sud de la baie Sainte-Marie, à environ 14 milles à l'ouest de Weymouth.

Le débarcadère a subi des réparations nécessaires. (Annexe 5, page 64)

SHEET HARBOUR.

Sheet Harbour, dans le comté d'Halifax, est situé sur l'Atlantique, 77 milles à l'est d'Halifax.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai de délestage de 60 pieds de longueur sur 15 pieds avec un L de 18 pieds de longueur sur 15 de largeur au sommet, sur la rivière de l'Ouest ; les travaux étaient terminés au mois de mai 1888.

ILE SPENCER.

L'île Spencer, dans le comté de Cumberland, se trouve à l'extrémité occidentale de la baie de Greville, dans le chenal de Minas, baie de Fundy.

Un quai public, long de 300 pieds, est en voie de construction et les travaux progressent bien. (Voir annexe 5, page 64.)

SUMMERVILLE.

Summerville, comté de Queen, est situé sur la côte nord de la Baie de Mouton, à environ 12 milles à l'ouest de Liverpool.

Des réparations générales nécessaires ont été faites au brise-lames, qui est beaucoup exposé aux tempêtes du sud, et qui est aussi beaucoup endommagé par le taret. (Annexe 5, page 64.)

ANSE AUX TRUITES (OU CENTREVILLE.)

L'Anse aux Truites, ou Centreville, dans le comté de Digby, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, presque à mi-chemin entre le goulet de Digby et le Petit Passage.

Dans le cours de l'exercice 140 pieds de la partie intérieure qui fait face à la mer, ont été reconstruits de la grève jusqu'au sommet du brise-lames ; et d'autres réparations ont été exécutées. (Annexe 5, page 64.)

WALLACE.

Wallace, dans le comté de Cumberland, est à 16 milles de Wentworth.

La dragueur *Cap Breton* a été occupé à améliorer le chenal du bateau-passeur, et à enlever des obstacles au large des quais des compagnies *Union Freestone* et *Wallace Greystone*. (Annexe 5, pages 64 et 79.)

WESTERN HEAD.

Western Head, comté de Queen, est situé à l'entrée sud de la baie de Liverpool, à environ 4 milles de Liverpool.

Dans le cours de l'exercice, on a commencé la construction d'un brise-lames en pierre ; les travaux n'étaient pas terminés à l'expiration de l'exercice. (Annexe 5, page 65.)

WILLOW, ANSE DE

L'anse de Willow, comté de Queen, se trouve à la tête du Port Mouton.

Un brise-lames, long de 140 pieds, a été construit, dans le cours de l'exercice, pour protéger les bateaux pêcheurs. (Annexe 5, page 65.)

WINDSOR.

Windsor, chef-lieu du comté de Hants, est situé sur un bras du bassin de Minas, à 45 milles au nord-ouest d'Halifax.

BUREAU DE POSTE.

Les égouts ont été réparés, nettoyés et mis en bon état, toutes les fenêtres du rez-de-chaussée et du premier étage ont été munies de doubles châssis ; et des additions ont été faites à l'appareil de chauffage. De nouvelles installations de bureau ont été faites et diverses réparations générales ont été exécutées. (Annexe 2, page 26.)

YARMOUTH.

Yarmouth, chef-lieu du comté de Yarmouth, est situé sur une petite baie du littoral de l'Atlantique, 205 milles au sud-est d'Halifax, et est le terminus de la ligne du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les différents bureaux ont été installés, meublés et munis de tapis, et des trottoirs en asphalte ont été posés le long des rues faisant face à l'édifice. (Annexe 2, page 27.)

PORT.

Le dragueur *Canada* a été occupé pendant tout l'exercice à améliorer le chenal du port. (Annexe 5, pages 65 et 79.)

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BELFAST.

La jetée de Belfast, ou comme on l'appelle dans cette localité, "la jetée d'Halliday," se trouve dans le comté de Queen, du côté sud de la baie Orwell.

L'extrémité occidentale de la jetée a été réparée de manière à faciliter le débarquement des passagers et du fret. (Annexe 5, page 59.)

CASCUMPEQUE.

Cascumpèque, dans le comté de Prince, est situé sur le côté nord de la rivière Foxley, bras de la baie de Cascumpèque, environ 20 milles au sud du cap Nord.

Le creusage d'un chenal à travers la barre de roche obstruant l'entrée du port, qu'on avait commencé en 1885, s'est continué dans le cours de cet exercice. (Annexe 5, page 59.)

CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capital de la province, est située sur une langue de terre entre la rivière du nord et la rivière Hillsboro, dans le comté de Queen.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les chassis ont été réparés, le mobilier remis à neuf et les terrains nivelés. (Annexe 2, page 25)

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey se trouve dans le comté de Queen, sur la rive sud-est de la rivière Hillsboro, à environ 10 milles au nord-ouest de Charlottetown.

Les réparations nécessaires ont été faites à certaines parties de la jetée, une nouvelle cale de débarquement a été construite, les abords partiellement construits et remplis. (Annexe 5, page 59.)

MALPÈQUE.

Malpèque se trouve dans le comté de Prince, du côté est de l'entrée de la baie Richmond.

La jetée de cette localité a subi quelques réparations.

MONAGUE.

Montague, dans le comté de King, est à environ 26 milles à l'est de Charlottetown.

BUREAU DE POSTE.

La clôture a été terminée, mais le nivellement et le trottoir n'ont été qu'en partie faits vu que l'entrepreneur n'a pu exécuter ces travaux. (Annexe 21, page 25).

PORT DE MURRAY.

La jetée du port sud de Murray, comté de King, est à la tête de la navigation sur la rivière du Sud.

Cette jetée a subi des réparations générales et l'abord a été refait. (Annexe 5, page 59.)

NINE MILE CREEK (RUISSEAU DE NEUF-MILLES).

Nine Mile Creek, dans le comté de Queen, se trouve à 5 milles à l'ouest du phare Block House, à l'entrée du havre de Charlottetown.

La jetée de cet endroit a subi des réparations générales nécessaires. (Annexe 5, page 60.)

NEW LONDON

New London, ou baie de Greville, dans le comté de Queen, se trouve à environ 10 milles au sud-est de l'entrée de la baie Richmond.

Les constructions de ce port ont été réparées là où c'était nécessaire. (Annexe 5, page 59.)

CARDIGAN-NORD.

La jetée de Cardigan-Nord est située sur la rive nord de la rivière Cardigan, près de son entrée dans la baie de Cardigan.

La chaussée a été réparée de manière à la rendre propice au trafic. (Annexe 5, page 60.)

PINETTE.

Cette jetée se trouve sur la rive sud de la rivière Pinette principale, près de son confluent avec les branches nord et sud.

Cette construction a été mise en bon état. (Annexe 5, page 60.)

SOURIS.

Souris se trouve sur la baie Colville, dans le comté de King, 16 milles à l'est de la Pointe-Est, et est le terminus de la ligne du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, à l'est.

L'extrémité intérieure du brise-lames, sur une distance de 500 pieds, a été exhaussée là où c'était nécessaire, et remplie de lest; d'autres améliorations ont été faites. (Annexe 5, page 60.)

TIGNISH.

Tignish est situé à l'embouchure de la grande rivière Tignish, dans le comté de Prince, 8 milles environ à l'est de la Pointe Nord.

Le dragueur *Prince Edward* a été occupé jusqu'au 27 août, à creuser le chenal de cet endroit. (Annexe 5, pages 60 et 80.)

RIVIÈRE VERNON.

La jetée de la rivière Vernon est à la tête de la navigation de la rivière, et à environ deux milles en amont de son embouchure sur la baie Orwell.

La jetée a été réparée et considérablement améliorée. (Annexe 5, page 60.)

JETÉE VICTORIA.

La jetée Victoria, Crapaud, est à la tête de la navigation, en se dirigeant vers l'intérieur du bassin de Crapaud.

Une des ouvertures de cette jetée a été réparée. (Annexe 5, page 60.)

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S HOLLOW.

Anderson's Hollow, dans le comté d'Albert, est situé sur la côte est de la baie de Salisbury, qui se trouve entre le Cape Enragé et Mathew's Head.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai de 260⁰ pieds de longueur, pour relier le brise-lames isolé au rivage, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient assez avancés. (Annexe 5, page 65.)

BAIE VERTE.

La Baie Verte se trouve sur la côte est du Nouveau-Brunswick, à la frontière entre cette province et la Nouvelle-Ecosse.

Un quai de délestage, long de 100 pieds sur 40 de largeur a été construit à un endroit près de la tête de la baie. Les travaux se sont faits à l'entreprise. (Annexe 5, page 65.)

BATHURST.

Bathurst, chef-lieu du comté de Gloucester, se trouve sur la baie de Bathurst qui s'ouvre dans la baie des Chaleurs, à environ 175 milles de Saint-Jean.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'édifice a été installé, meublé et occupé ; la propriété a été clôturée sur deux côtés ; les trottoirs sur les rues qui font face à l'édifice, ont été faits et la cour, etc., a été nivelée. (Annexe 2, page 27.)

BELLIVEAU VILLAGE.

Belliveau, dans le comté de Westmoreland, se trouve sur la rivière de Petitcodiac, à environ 18 milles en aval de Moncton.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai public, long de 233 pieds, et à l'expiration de l'exercice, environ un tiers avait été construit. (Annexe 5, page 65.)

CARLETON.

Carleton est situé dans le comté de Carleton, sur le côté ouest du havre de Saint-Jean, dans la division électorale de la cité de Saint-Jean.

BUREAU DE POSTE.

Le toit, les gouttières etc., ont été réparés, et un contrat a été passé pour fournir la lumière électrique à l'édifice. (Annexe 2, page 27.)

CAP TOURMENTIN.

Le cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, se trouve sur le détroit de Northumberland ; c'est le point d'où l'on fait généralement la traversée à l'Île du Prince-Edouard, en hiver.

Par suite du fait que les entrepreneurs n'ont pas continué leurs travaux, de nouvelles soumissions ont été demandées, et un second contrat a été passé pour l'achèvement du quai. (Annexe 5, page 65.)

CHATHAM.

Chatham, dans le comté de Northumberland, est situé sur la rivière Miramichi, 12 milles environ en amont de son embouchure.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La façade et les côtés du toit de l'aile ont été recouverts en ardoise et le toit a été généralement réparé.

 QUARANTAINE.

La maison du gardien a été réparée ; des cheminées, des portiques, etc., ont été construits aux hôpitaux, et diverses réparations générales ont été exécutés. Un des hôpitaux a été exhausé, et des trottoirs ont été construits entre les édifices et les hôpitaux. (Annexe 2, page 27.)

 CLIFTON.

Clifton, dans le comté de Gloucester, est situé sur le côté sud de la baie des Chaleurs, 19 milles environ à l'est de l'entrée du havre de Bathurst.

Le brise-lames de cet endroit a subi des réparations générales nécessaires. (Annexe 5, page 65.)

 COCAGNE.

Cocagne, dans le comté de Kent, est situé sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, 10 milles environ à l'ouest de Shédiac.

Le quai construit en 1881-82 a été redressé et élargi sur une longueur de 100 pieds. (Annexe 5, page 66.)

 DALHOUSIE.

Dalhousie, chef-lieu du comté de Restigouche, est situé sur la rive sud de la rivière Restigouche à son embouchure sur la baie des Chaleurs.

 BUREAU DE POSTE, ETC.

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice en pierre, avec toit, portes et cloisons en bois et une toiture métallique. L'édifice principal aura deux étages et demi de hauteur, 38 x 29 pieds. Le rez-de-chaussée sera occupé par le bureau de poste, le premier étage par la douane, la mansarde par le gardien et le sous-sol sera réservé à la fournaise, au combustible, etc. En arrière sera construit un entrepôt de vérification de 28 x 14 pieds, à un étage. (Annexe 2, page 27.)

 PORT.

Le quai de délestage, long de 300 pieds, et dont il a été parlé dans mon rapport du dernier exercice, a été terminé. (Annexe 5, page 66.)

 DORCHESTER.

Dorchester, chef-lieu du comté de Westmoreland, est situé sur la rive gauche de la rivière Petitcodiac près de son entrée dans la baie Shepody.

 PÉNITENCIER.

Un certain nombre de portes de cellules ordinaires ont été faites, et quelques-unes ont été posées. Les machines ont été renouvelées et réparées. Les réservoirs ont été réparés et peints, et d'autres parties de l'édifice ont subi des réparations générales. (Annexe 2, page 28.)

FRÉDÉRICTON.

Frédéricton, capitale de la province du Nouveau-Brunswick, est située dans le comté de York, sur la rivière Saint-Jean, environ 60 milles de la ville de Saint Jean.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des trottoirs en asphalte ont été posés ; le bureau de poste et la douane ont été munis d'appareil à gaz ; le bureau des poids et mesures a été installé. Un mât a été érigé et des réparations générales ont été exécutées. (Annexe 2, page 28.)

GRANDE-ANSE.

Grande-Anse, dans le comté de Gloucester, est une petite crique sur la côte méridionale de la baie des Chaleurs, presque à mi-chemin entre Bathurst et Shipagan.

Les matériaux ont été préparés pour continuer la reconstruction du sommet du brise-lames emporté au mois de janvier 1885. (Annexe 5, page 66.)

KINGSTON.

Kingston, dans le comté de Kent, se trouve sur la rivière Richibouctou, à 3 milles de son embouchure, et 36 milles de Shédiac.

HÔPITAL DE LA MARINE.

De nouveaux travaux et des réparations ont été faits à l'hôpital en sus de ceux dont j'ai parlé dans mon rapport du dernier exercice. (Annexe 2, page 28.)

PARTRIDGE ISLAND. (ILE-AUX-PERDRIX).

Partridge Island, dans le comté de Saint-Jean, se trouve directement en face du port de Saint-Jean.

Il y a plusieurs années deux petites jetées ont été construites pour faciliter le débarquement des approvisionnements destinés aux phares et à d'autres bâtiments du ministère de la marine.

La jetée est a été presque détruite pendant une tempête au mois de février, 1887. Les épaves qui furent emportées dans le port, furent enlevées, et à l'expiration de l'exercice la reconstruction de la jetée de l'est fut presque terminée. (Annexe 5, page 66.)

MONCTON.

Moncton, dans le comté de Westmoreland, est situé à la tête de la navigation de la rivière Petitcodiac, à 80 milles de Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial.

BUREAU DE POSTE.

Le couloir public, le portique et les portes ont subi des changements, et des réparations ont été exécutées. (Annexe 2, page 28.)

[1888]

xxxiii

NEWCASTLE.

Newcastle, chef-lieu du comté de Northumberland, est situé sur la rive gauche de la rivière Miramichi, à 18 milles environ de son embouchure dans la baie de Miramichi.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un tuyau pour fournir l'eau à l'édifice a été posé. Des trottoirs en asphalte ont été posés. La cour a été pavée avec des blocs de cèdre. Des doubles-châssis ont été faits pour les fenêtres, et diverses réparations ont été faites ainsi que du peinturage. (Annexe 2, page 28.)

PORTLAND.

Portland est situé dans le comté et avoisine la ville de Saint-Jean.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a subi des réparations générales. (Annexe 2, page 28.)

RICHIBOUCTOU.

Richiboucton est situé sur le côté sud-ouest de l'embouchure nord du détroit de Northumberland, et à environ 41 milles au nord du port de Shédiac.

Le brise-lames a été réparé et un barrage en fascines et en pierre, long de 200 pieds, a été construit sur la grève.

Le dragueur *St. Lawrence* a été occupé du 13 juillet au 7 septembre à creuser et à améliorer le chenal du nord, une des entrées extérieures du port. (Annexe 3, pages 66 et 78.)

RIVIÈRE MADAWASKA.

La Madawaska est un tributaire de la rivière Saint-Jean dans laquelle elle se jette, à Edmundston.

Le chemin de halage a été amélioré et des obstacles ont été enlevés de la rivière (Annexe 5, page 66.)

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

La rivière Saint-Jean prend sa source sur les hauteurs qui séparent le Maine du Canada et sur une partie de son cours elle constitue la ligne de frontière entre le Canada et les États-Unis.

De Saint-Jean à Frédéricton 78 "chicots" ont été enlevés à différents endroits de la rivière. Du 1er au 18 juillet et du 20 septembre au 15 octobre, le dragueur *New Dominion* a été occupé à ouvrir un chenal jusqu'au quai public à la tête de la baie de Belleisle, comté de King; les travaux ont été terminés à cette dernière date. Au Grand Lac, comté de Queen, le même dragueur a été occupé à améliorer le chenal à travers les battures, travaillant du 18 juillet au 10 septembre. Entre Spring Hill et l'Île-à-l'Ours, des barres de sable et des cailloux ont été enlevés. Des barres de sable et des cailloux qui obstruaient le chenal ont été enlevés entre l'Île-

à l'Ours et les chutes Meductic. Aux chutes Meductic on a dû miner, et des barres de sable et des cailloux ont été enlevés du chenal entre les chutes et la Rivière aux Anguilles, et le chemin de halage a été réparé. Le chemin de halage a été réparé, et des obstacles ont été enlevés entre la rivière aux Anguilles et la rivière des Chutes. Entre Aroostook et la rivière au Saumon, le chemin de halage a subi des réparations. Le chemin de halage a été réparé et des obstacles ont été enlevés entre la rivière au Saumon et le Grand-Saut. Au Grand-Saut des obstacles ont été enlevés, et le barrage du côté est de la rivière a été réparé. Du Grand-Saut à la rivière Saint-François les ponts du chemin de halage ont subi des réparations et le chenal a été nettoyé de cailloux et de barres de sable. A Edmundston le brise-lames a été planchéié. Sur la rivière Tobique, en aval des fourches, le chemin de halage a été réparé, des cailloux etc. ont été enlevés du chenal. (Annexe 5, pages 66, 67 et 79.)

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, métropole du commerce de la province, est située à l'embouchure de la rivière Saint-Jean ; c'est, comme on le sait, un port de mer important.

DOUANE.

Une partie de la toiture de l'édifice a été renouvelée.

Les ouvrages en fer intérieurs ont été peints à neuf. Certains bureaux, ainsi que les passages et les corridors ont été nettoyés, badigeonnés et peints, et la boiserie a été vernie, etc. Le sous-sol a été modifié de manière à permettre aux voitures de déposer la houille directement dans la soute à charbon.

HOPITAL DE LA MARINE.

Le toit a été temporairement réparé et l'appareil de chauffage a été prolongé.

BUREAU DE POSTE.

Un bureau pour les matières en entrepôt a été installé. Des grillages en fer ont été posés aux chassis du sous-sol, et une main-courante en fer à l'extérieur de l'édifice.

CAISSE D'ÉCONOMIE.

Des réparations générales ont été faites à cet édifice. (Annexe 2, pages 28 et 29.)

PORT.

Un contrat a été passé pour la reconstruction de la partie des travaux de protection qui se trouvent à l'extrémité intérieure du brise-lames à la Pointe-au-Nègre, autour du pied du promontoire sur lequel se trouve le fort Dufferin, travaux qui avaient été considérablement endommagés, et pour le renforcement et les réparations d'autres parties des travaux ; et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient à moitié terminés. (Annexe 5, page 67.)

SAINT-STEPHEN—(SAINT-ETIENNE.)

Saint-Stephen, dans le comté de Charlotte, est situé à la tête de la navigation de la rivière Sainte-Croix qui forme partie de la ligne de frontière entre le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le bureau de poste a été muni d'un coffre-fort, de meubles et de tapis, et l'appareil à gaz, etc., a été posé. (Annexe 2, page 29.)

UPPER SALMON (RIVIÈRE.)

La rivière Upper Salmon, dans le comté Albert, se jette dans la baie Salisbury, 4 milles environ au nord-est de Mathews Head.

Le nouveau prolongement du brise-lames dont j'ai parlé dans mon rapport du dernier exercice, a été terminé, et l'extrémité intérieure de la partie construite en 1883, a été assujétie au moyen de bordages à joints clos et par des fascines et des pierres déposées de chaque côté. (Annexe 5, page 67.)

WILSON'S BEACH, CAMPOBELLO.

Wilson's Beach est situé du côté ouest de l'île Campobello, près de son extrémité septentrionale.

Le brise-lames a été exhaussé, bordé à joints clos et réparé généralement. (Annexe 5, page 67.)

WOODSTOCK.

Woodstock, chef-lieu du comté de Carleton, est situé sur la rive gauche de la rivière Saint-Jean, à 63 milles de Frédéricton, par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Dans le cours de l'exercice on a fait l'acquisition de tapis, et de menues réparations ont été exécutées. (Annexe 2, page 29.)

PROVINCE DE QUEBEC.

AYLMER.

Aylmer est le chef-lieu du comté d'Ottawa, et situé sur l'Ottawa à environ 9 milles de la ville d'Ottawa.

BUREAU DE POSTE.

Un contrat a été passé pour la construction d'un édifice de 2½ étages, 39 et 29 pieds, avec murs en brique et parements et fondations en pierre, et une annexe en bois en arrière de 24 et 20 pieds. (Annexe 5, page 29.)

BAGOTVILLE.

Bagotville—ou Saint-Alphonse de Bagotville,—se trouve à la tête de la baie des Ha! Ha!, rivière Saguenay.

Le plancher du quai a été réparé là où c'était nécessaire. (Annexe 5, page 71.)

BERTHIER (*EN HAUT*).

Berthier (*en haut*), dans le comté du même nom, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, 45 milles au nord-est de Montréal.

Le brise-glace construit en 1886 a été exhausé de 3 pieds. (Annexe 5, page 67.)

CAP DE LA MADELEINE.

Le cap de la Madeleine est situé dans le comté de Champlain, à environ deux milles en aval des Trois-Rivières, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Une jetée de $52\frac{1}{2}$ x 23 pieds au sommet, avec un abord de 200 pieds de longueur, ayant 8 pieds d'eau à son extrémité du large, a été construite à cet endroit. (Annexe 5, page 67.)

CARLETON.

Carleton, dans le comté de Bonaventure, se trouve sur la côte sud de la Baie des Chaleurs, à 36 milles de Campbellton et à 5 milles de Dalhousie, N.-B.

Une salle d'attente et un hangar à marchandises ont été construits sur le quai. (Annexe 5, page 67.)

CHICOUTIMI.

Chicoutimi, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud de la rivière Saguenay, à la tête de la navigation, et à $71\frac{1}{2}$ milles de Tadoussac.

HÔPITAL DE MARINE.

L'intérieur du chemin couvert a été terminé et l'édifice a subi diverses réparations. (Annexe 2, page 29.)

COATICOOK.

Coaticook, dans le comté de Stanstead, se trouve sur la rivière Coaticook, 122 milles au sud-est de Montréal.

ÉDIFICE PUBLIC.

Tel que mentionné dans mon rapport du dernier exercice, on a fait l'acquisition d'un emplacement pour l'érection d'un édifice public à cet endroit.

Dans le cours du dernier exercice un contrat a été passé pour la construction d'un édifice devant servir au bureau de poste, à la douane et aux bureaux du revenu

de l'intérieur. L'édifice aura 2½ étages, 41 x 56 pieds, une annexe à un étage de 42 pieds 6 pouces sur 20 pieds. Les murs seront en briques avec parements et fondations en pierre. (Annexe 2, page 30.)

CÔTEAU DU LAC.

Côteau du Lac, ou Saint-Ignace de Soulanges, se trouve sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 34 milles en amont de Montréal.

Un quai de 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, ayant 6 pieds d'eau à son extrémité du large, avec un abord de 110 pieds de longueur, est en voie de construction à cet endroit, et était à moitié terminé à l'expiration de l'exercice. (Annexe 5, page 68.)

ÉTANG-DU-NORD.

L'Étang-du-Nord, dans le comté de Gaspé, est situé à l'extrémité occidentale de l'île aux Meules, une des îles du groupe de la Madeleine, golfe Saint-Laurent.

Le brise-lames qui était en voie de construction à cet endroit depuis un certain temps, est maintenant terminé. Il a 500 pieds de longueur, avec une largeur au sommet de 32 pieds. (Annexe 5, page 68.)

FLINT, QUAI DE.

Le quai de Flint est à la tête du lac Mégantic.

Ce quai qui a été endommagé par la glace lors de la débâcle du printemps, a été réparé.

GROSSE-ÎLE.

Une île dans le fleuve Saint-Laurent, à environ 33 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmagny.

QUARANTAINE.

L'édifice a subi des réparations générales, et l'enduit de l'hôpital de brique, détruit par la gelée, a été renouvelé. (Annexe 2, page 30.)

HULL.

La ville de Hull se trouve dans le comté d'Ottawa, sur la rive nord de la rivière Ottawa ; elle est reliée à la capitale par le pont suspendu *Union*.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice a été terminé, installé, meublé et muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. (Annexe 2, page 30.)

ÎLE AUX COUDRES.

L'île aux Coudres se trouve dans le comté de Charlevoix, à 12 milles de la baie Saint-Paul.

Le bois de charpente et les défenses de la façade du quai ont été renouvelés là où c'était nécessaire. (Annexo 5, page 68.)

ILE-PERROT.

L'Ile-Perrot, dans le comté de Vaudreuil est située dans le Saint-Laurent entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis.

Le quai dit être en voie de construction, dans mon rapport du dernier exercice, a été terminé. Il se compose d'un caisson, long de 130 pieds et large de 30 pieds, ayant une profondeur d'eau de 8 pieds, et est éloigné du rivage de 580 pieds. (Annexe 5, page 68.)

ILE-VERTE.

Ile-Verte est le chef-lieu du comté de Témiscouata.

Un caisson de 50 et 40 pieds et de 20 pieds de hauteur, est en voie de construction à cet endroit. (Annexe 5, page 68.)

JOLIETTE.

Joliette se trouve dans le comté du même nom, et est situé sur la rivière L'Assomption.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un emplacement ayant été acheté, un contrat a été passé pour la construction d'un édifice de 2½ étages de hauteur, 34 et 50 pieds, en brique, avec parements et fondations en pierre, et d'une annexe en brique à un étage, 17 et 31 pieds; les travaux sont en voie d'exécution. (Annexe 2, page 30.)

KAMOURASKA.

Kamouraska, dans le comté du même nom, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, 90 milles en aval de Québec.

Des réparations nécessaires ont été faites au quai pour l'empêcher d'être avarié par la glace.

LAPRAIRIE.

Laprairie, chef-lieu du comté du même nom, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal.

Afin de prévenir les inondations désastreuses des années dernières, une levée en terre de 1,600 pieds de longueur a été construite, et a eu de très heureux résultats. Un mur de soutènement en coffrage a aussi été construit sur une longueur de 480 pieds. Un nouveau chenal a été ouvert du chenal principal du Saint-Laurent jusqu'au quai public, par un des dragueurs du département. (Annexe 5, pages 68 et 81.)

LES EBOULEMENTS.

Les Eboulements, dans le comté de Charlevoix, est situé sur la côte nord du Saint-Laurent, 69 milles environ en aval de Québec.

La jetée de cette localité a subi de menues réparations. (Annexe 5, page 68.)

L'ISLET.

L'Islet est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à 63 milles en aval de Québec. La chaussée et la cale de cette jetée ont été réparées. (Annexe 5, page 68.)

LONGUEUIL.

Longueuil, chef-lieu, du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 3 milles de Montréal.

Le contrat pour la construction du quai à cet endroit, dont parle mon rapport du dernier exercice, a été terminé dans le cours du présent exercice. (Annexe 5, page 67.)

RÉSERVE DES SAUVAGES DE MARIA.

La chapelle catholique a subi des réparations nécessaires. (Annexe 2, page 30.)

MONTRÉAL.

Montréal, la plus grande ville du Canada, se trouve à la tête de la navigation océanique du Saint-Laurent, et est le principal port d'importation et d'exportation de la Confédération.

ARSENAUX.

L'installation des arsenaux et l'ameublement des bureaux sont à se faire.

DOUANE.

L'installation de la grande salle a subi des changements importants, et une pièce non meublée a été installée pour les archives.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

La toiture a été réparée.

BUREAU DE POSTE.

Différents changements, additions et réparations, ont été faits à cet édifice. (Annexe 2, page 31.)

MALBAIE.

Malbaie ou Murray Bay, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 84 milles en aval de Québec.

Le quai a subi de menues réparations. (Annexe 5, page 69.)

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, chef-lieu du comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 65 milles en aval de Campbellton, N.-B.

Le quai a subi des réparations nécessaires. (Annexe 5, page 69.)

NEWPORT (RIVIÈRE).

La rivière Newport se trouve dans le comté de Gaspé et se déverse dans la baie des Chaleurs, du côté nord.

Les matériaux nécessaires au prolongement des ouvrages de protection ont été préparés. (Annexe 5, page 69.)

PAPINEAUVILLE.

Papineauville est situé sur l'Ottawa, à 41 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Du 23 mai jusqu'à l'expiration de l'exercice un dragueur du département a été occupé à creuser un chenal de l'Ottawa jusque dans la baie de Papineauville, et les travaux ont favorablement progressé. (Annexe 5, pages 67, et 81.)

PERCÉ.

Percé, dans le comté de Gaspé, est situé sur la rive nord et à l'entrée de la baie des Chaleurs.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient assez avancés. (Annexe 5, page 69.)

PIOPOLIS (QUAI DE.)

Le quai de Piopolis est à l'extrémité sud-ouest du lac Mégantic. Le quai a subi de menues réparations.

PORT DANIEL.

Port Daniel, dans le comté de Bonaventure, est situé sur le côté nord de la baie des Chaleurs, environ 75 milles en bas de Campbellton, N.-B.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai de 350 pieds de longueur et d'une largeur variante, avec un caisson de 50 pieds carrés à l'extrémité du large; et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient presque terminés. (Annexe 5, page 69.)

QUEBEC.

Québec, capitale de la province du même nom, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à son confluent avec la rivière Saint-Charles, 160 milles en aval de Montréal.

CITADELLE.

Le logement de Son Excellence a subi les réparations et modifications ordinaires.

ROCHER DE LA CITADELLE.

Une nouvelle quantité de schiste qui mettait la vie et la propriété en danger, a été enlevée.

DOUANE.

On a fait des réparations considérables au plancher du sous-sol. Les ouvrages de plomberie ont été en grande partie renouvelés, et un nouveau puits a été foré.

SALLE D'EXERCICE.

Cet édifice a été terminé.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport du dernier exercice a été terminé et remis au département de l'agriculture.

OBSERVATOIRE.

Le toit et la résidence ont été réparés.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations générales ont été faites à cet édifice, là où le besoin s'en faisait sentir.

ÉDIFICE DU QUAI DE LA REINE.

Des réparations générales ont été faites. (Annexe 2, pages 31, 32.)

RIVIÈRE CABANO.

Cette rivière se verse dans le lac Témiscouata.

Cette rivière a été nettoyée de cailloux et de bois mort sur une longueur de 15 milles. (Annexe 5, page 69.)

RIVIÈRE CHATEAUGUAY.

Cette rivière se verse dans le Saint-Laurent, du côté sud, à quelques milles en amont de Caghanawaga.

Deux dragueurs du département ont travaillé dans le bras inférieur de la rivière, afin d'obtenir un chenal de 8 pieds. (Annexe 5, pages 69, 81 et 82.)

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

La rivière du Lièvre, dans le comté d'Ottawa, se jette dans la rivière du même nom du côté nord, à environ 18 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Les entrepreneurs ont continué la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits-Rapides, dont il est parlé dans mon rapport du dernier exercice; et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient bien avancés. (Annexe 5, page 70.)

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS) OU FRASERVILLE.

La Rivière-du-Loup ou Fraserville, *chef-lieu* du comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 114 milles en aval de Québec.

Une certaine quantité de sable, de graviers et de cailloux a été enlevée du chenal intérieur. (Annexe 5, page 70.)

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN HAUT).

La Rivière-du-Loup, dans le comté de Maskinongé, se jette dans le Saint-Laurent (lac Saint-Pierre) sur la rive nord, à 21 milles en amont de Trois-Rivières.

Le dragage à travers la barre à l'embouchure de la rivière, et dont j'ai parlé dans mon rapport du dernier exercice, s'est continué. (Annexe 5, page 70.)

RIVIÈRE GATINEAU.

La Gatineau se jette dans l'Ottawa du côté nord, en aval de la ville d'Ottawa.

Le dragueur *Nipissing*, du département, a été occupé aux mois de septembre et octobre à draguer un chenal en aval du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique et à travers une barre au large du quai du bateau-passeur, à la Pointe-Gatineau. (Annexe 5, pages 70 et 81.)

RIVIÈRE MADAWASKA.

Cette rivière prend sa source dans le lac Témiscouata, et après avoir suivi un cours de 30 milles, elle se verse dans la Saint-Jean, à Edmundston, N.-B.

Des roches et des cailloux qui obstruaient la navigation ont été enlevés sur un parcours d'un mille de la rivière, environ. (Annexe 5, page 70.)

RIVIERE NICOLET.

La rivière Nicolet, dans le comté du même nom, se jette dans le Saint-Laurent du côté sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Une nouvelle longueur de 630 pieds de travaux de protection en pilotis, a été enfoncée. (Annexe 5, page 67.)

RIVIERE OUELLE.

La rivière Ouelle traverse le comté de Kamouraska et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à 75 milles en aval de Québec.

La jetée a été réparée. (Annexe 5, page 10.)

RIVIÈRE RICHELIEU.

La rivière Richelieu se verse dans le Saint-Laurent, du côté sud, à la tête du lac Saint-Pierre, à 45 milles en aval de Montréal.

Deux brise-glace ont été construits dans le cours de l'exercice pour protéger la ville de Sorel pendant la débâcle du printemps.

Les dragueurs *Nipissing* et *Queen* ont été occupés à redresser et à creuser le chenal croche entre l'île et la rive occidentale, à Saint-Antoine. (Annexe 5, pages 70, 80 et 82.)

RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière traverse le comté de Montmorency et se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord, à environ 23 milles en aval de Québec.

Les améliorations entreprises pour faciliter le flottage du bois sur cette rivière ont été terminés. (Annexe 5, page 71.)

RIVIERE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François prend sa source dans le comté de Wolfe, et après avoir suivi un cours d'environ 100 milles, elle se jette dans le lac Saint-Pierre, du côté sud.

Le dragage à travers la batture à l'embouchure de la rivière, à travers la barre deux milles en amont des scieries Tourville, et à travers une autre barre au Grand Coude, s'est continué pendant l'exercice. (Annexe 5, page 71.)

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière coule dans une direction est à travers le comté de Beauharnois et se jette dans le Saint-Laurent, à Beauharnois.

Le dragueur *Saint-Louis* a terminé le 16 octobre le creusage du coursier d'alimentation. (Annexe 5, pages 71 et 82.)

RIVIÈRE YAMASKA.

La rivière Yamaska se trouve dans le comté du même nom, et elle se jette dans le Saint-Laurent, à la tête du lac Saint-Pierre, sur la côte au sud.

Le caisson et le barrage de l'Île à Cardin ont subi différentes réparations et modifications nécessaires. (Annexe 5, page 71.)

SHERBROOKE.

Sherbrooke, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Magog, 101 milles à l'est de Montréal, par le chemin de fer du Grand-Tronc.

ÉDIFICE PUBLIC.

La toiture a été réparée et d'autres travaux ont été exécutés. (Annexe 2, page 33.)

SOREL.

Sorel, chef-lieu du comté de Richelieu, est situé sur la rive nord de la rivière Richelieu, à son confluent avec le Saint-Laurent, 45 milles en aval de Montréal.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une horloge a été posée dans la tourelle. (Annexe 5, page 33.)

SAINTE-ANNE DE SOREL.

Sainte-Anne de Sorel, dans le comté de Richelieu, est située sur la rive sud-est du Saint-Laurent, à environ 3 miles en aval de Sorel.

Un nouveau brise-glace a été construit dans cours de l'exercice, et la jetée n° 3 a été exhaussée. (Annexe 5, page 71.)

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Sainte-Anne du Saguenay se trouve dans le comté de Chicoutimi, sur le Saguenay, vis-à-vis Chicoutimi.

On s'est procuré le bois nécessaire à la construction du quai à cet endroit. (Annexe 5, page 71.)

SAINT-FRANÇOIS (ILE D'ORLEANS.)

Saint-François est situé à l'extrémité est de l'île d'Orléans, à environ 21 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmorency.

Un débarcadère a été continué et d'autres améliorations ont été faites. (Annexe 5, page 71.)

SAINT-IRÉNÉE.

Saint-Irénée, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 78 milles en aval de Québec.

Le caisson a été exhaussé de 19 pieds. (Annexe 5, page 72.)

SAINT-JÉRÔME.

Saint-Jérôme, chef-lieu du comté de Terrebonne, est situé sur la rivière du Nord, 33 milles au nord de Montréal, par chemin de fer.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat a été passé pour la construction d'un édifice en brique, avec fondations et parements en pierre. Le corps principal, de 40 x 56 pieds, aura deux étages, un sous-sol et une mansarde, avec un portique à deux étages sur la façade, de 18 x 8 pieds; et il y aura une annexe à une étage en arrière, 33 x 21 pieds, qui sera occupée par le bureau de poste, la douane, l'entrepôt de vérification, et les poids et mesures. (Annexe 2, page 32.)

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent, sur l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency, se trouve à 14 milles au nord-est de Québec.

La chaussée du quai a été réparée, la cale terminée, et les réparations ont été faites aux parements extérieurs et à la superstructure, etc. (Annexe 5, page 72.)

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel, dans le comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 16 miles en aval de Québec.

Des réparations considérables ont été faites au quai. (Annexe 5, page 72.)

SAINT-REGIS.

Saint-Régis, dans le comté d'Huntingdon, est situé sur la côte sud du Saint-Laurent, 6 milles de Cornwall, Ont.

Des châssis doubles ont été préparés, et la boiserie et les hauts de cheminées, ont été réparés. (Annexe 2, page 33.)

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Saint-Vincent-de-Paul est situé sur la rivière des Prairies, dans le comté de Laval, à 13 miles de Montréal.

PÉNITENCIER.

Un bâtiment en pierre de taille pour la chaudière et la machine a été érigé et terminé. Les résidences du préfet et du sous-préfet ont été remises à neuf et munies d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. L'appareil du chauffage à vapeur des dortoirs et de la salle des gardes a été terminé. Une glacière et un hangar à bois ont été construits. La partie inférieure du pont qui conduit à la carrière a été renouvelée. La salle des gardiens a été modifiée et réparée. Un grand four pour la boulangerie a été construit et d'autres améliorations et réparations ont été faites aux édifices. (Annexes 2, pages 32, 33.)

TROIS-RIVIERES.

La ville de Trois-Rivières, qui constitue le district électoral du même nom, est située à la tête de marée du Saint-Laurent, 77 milles en amont de Québec.

DOUANE.

L'édifice a été muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. Certains articles d'installation ont été fournis aux bureaux de l'excise, et les réparations générales ont été exécutées.

BUREAU DE POSTE.

Le système d'égout a été modifié et prolongé, un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude, muni de tuyaux additionnels, etc., a été posé. (Annexe 2, pages 33, 34.)

PORT.

Un brise-glace de 30 x 26 pieds à la base, et de 17 pieds-2 pouces de hauteur, a été construit sur l'avant-rive du Saint-Laurent à environ 1,600 pieds en amont du quai de Dean. (Annexe 5, page 72.)

 VAUDREUIL.

Vaudreuil dans le comté du même nom, se trouve sur la rivière Ottawa, 25 milles environ en haut de Montréal.

Dans le cours de l'exercice un quai de 324 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, le caisson extérieur étant de 30 x 20 pieds, a été construit à cet endroit. (Annexe 5, page 72.)

 PROVINCE D'ONTARIO.

 AMHERSTBURG.

Amherstburg, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur la rivière Détroit, cinq milles en amont de l'endroit où elle se joint au lac Érié.

 BUREAU DE POSTE.

L'appareil de chauffage a été modifié, et des réparations ont été faites à l'édifice. (Annexe 2, page 34.)

 BARRIE.

Barrie, dans le district électoral de Simcoe-Nord, est situé sur la baie de Kempenfeldt, bras du lac Simcoe, 60 milles au nord de Toronto.

 BUREAU DE POSTE.

Un mur d'enceinte en pierre a été construit; un trottoir en blocs de bois a été posé sur les rues qui longent les façades de l'édifice, et on a fait l'acquisition de certains articles d'installation et d'ameublement. (Annexe 2, page 34.)

 BELLEVILLE.

Belleville est situé dans le district électoral de Hastings-Ouest, à l'embouchure de la rivière Moira qui se jette dans la baie de Quinté, 43 milles à l'ouest de Kingston.

 BUREAU DE POSTE.

Les ouvrages de plomberie, etc., ont subi les réparations ordinaires. (Annexe 2, page 34.)

 PORT.

Le dragage du chenal pour former un débouché à la rivière pendant la crue des eaux, s'est continué pendant l'exercice, mais par suite du peu de profondeur de l'eau, et la nature dure des matières à enlever, les travaux n'ont pas progressé aussi rapidement que la chose aurait eu lieu autrement. (Annexe 5, page 72.)

 BERLIN.

Berlin, dans le district électoral de Waterloo-Nord, est situé sur la Grande-Rivière, à 62 milles de Toronto par le chemin de fer Grand-Tronc;

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un nouvel égout a été posé; le logement du gardien a été nettoyé et des réparations ont été faites. (Annexe 2, page 34.)

BRAMPTON.

Brampton, chef-lieu du comté de Peel, est situé sur la rivière Etobicoke, à 21 milles au nord-ouest de Toronto.

BUREAU DE POSTE, ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait l'acquisition d'un lot pour construire un édifice public; les plans etc., sont à se préparer. (Annexe 2, page 34.)

BROCKVILLE.

Brockville, chef-lieu des comtés-unis de Leeds et de Grenville, est situé au pied du lac des Mille-Iles, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 125 milles de Montréal.

BUREAU DE POSTE ETC., ÉDIFICE.

Un trottoir granolithique a été posé en face de l'édifice et des ventilateurs ont été posés dans les châssis. (Annexe 2, page 34.)

CAYUGA.

Cayuga, chef-lieu du comté de Haldimand, est situé sur la Grande-Rivière, à 25 milles au sud de Hamilton.

BUREAU DE POSTE.

Un contrat a été passé pour l'érection d'un bureau de poste. Il se composera d'un corps principal à 2 étages, avec sous-sol et mansarde, $38\frac{1}{2}$ x 25 pieds, et d'une allonge à un étage, de 25 x 23 pieds, à l'exclusion de la voute. Les murs seront en brique avec fondations et parements en pierre. (Annexe 2, pages 34 et 35.)

CHATHAM.

Chatham, chef-lieu du comté de Kent, est situé sur la rivière Thames, 67 milles au sud-ouest de London par le chemin de fer Grand-Tronc.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des réparations ordinaires ont été faites. (Annexe 2, page 35.)

COBOURG.

Cobourg, dans le district électoral de Northumberland-Ouest, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 96 milles à l'ouest de Kingston.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Différentes modifications ont été faites à l'édifice et à l'installation. (Annexe 2, page 35.)

PORT.

Au mois de mars dernier un contrat a été passé pour la reconstruction d'une partie de la jetée ouest ; les travaux progressent favorablement. Le port intérieur a été creusé à 13 pieds par un des dragueurs du département. (Annexe 5, pages (72 et 81.)

COLLINGWOOD.

Collingwood, dans la circonscription électorale de Simcoe-Nord, est situé sur la rive sud de la baie Georgienne, à 9 $\frac{1}{2}$ milles de Toronto par chemin de fer.

Dans le cours de l'exercice un contrat a été passé pour l'exécution de travaux ayant pour objet de fermer l'ouverture pratiquée entre l'ancien quai et l'extrémité occidentale du brise-lames du large ; et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient presque terminés.

CORNWALL.

Cornwall, *chef-lieu* du district électoral de Cornwall et Stormont, est situé sur le Saint-Laurent, 67 milles à l'ouest de Montréal.

BUREAU DE POSTE, ETC., ÉDIFICE.

Une horloge a été mise dans la tourelle, à laquelle des ventilateurs ont été posés ; la pièce où se trouve l'horloge a été planchée. (Annexe 2, page 35.)

GALT.

Galt, dans le district électoral de Waterloo-Sud, est situé sur la Grande-Rivière, 25 milles au nord-ouest de Hamilton.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un pavé en granit a été posé le long de la rue qui fait face à l'édifice. Annexe 2, page 35.)

GANANOQUI.

Gananoqui, dans le district électoral de Leeds-Sud, est située à l'embouchure de la rivière Gananoqui, qui se jette dans le Saint-Laurent, environ 20 milles au nord-est de Kingston.

BUREAU DE POSTE.

Les autorités municipales ayant fait don d'un emplacement, un contrat a été passé pour l'érection d'un édifice à 2 $\frac{1}{2}$ étages, de 38 x 25 pieds, avec une allonge à un étage, de 25 x 25 pieds, à l'exclusion de la voute. Les murs seront en brique, avec parements et fondations en pierre. (Annexe 2, page 35.)

GODERICH.

Goderich, dans le district électoral de Huron-Ouest, est situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland.

Dans le cours de l'exercice, un dragueur du département a été occupé à creuser un passage d'une profondeur de 18 pieds à travers la barre qui ferme l'entrée du port. Il s'est fait aussi du dragage le long des quais et entre les jetées. (Annexe 5, pages 73 et 80.)

GUELPH.

Guelph, dans le district électoral de Wellington-Sud, est situé sur la rivière Speed, à environ 48 milles de Toronto par le chemin de fer Grand-Tronc.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice a été nettoyé et réparé. (Annexe 2, page 35.)

HAMILTON.

La ville de Hamilton, comprenant un district électoral qui élit deux députés, est dans le comté de Wentworth, sur la baie de Burlington, à l'extrémité occidentale du lac Ontario.

SALLE D'EXERCICE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport du dernier exercice était à peu près terminé au 30 juin.

BUREAU DE POSTE.

L'appareil de chauffage a été modifié et agrandi, et on a fait l'acquisition de quelques articles d'installation et d'ameublement. (Annexe 2, pages 35 et 36.)

HILTON OU MARKSDALE.

Hilton ou Marksdale, dans le comté d'Algoma, se trouve sur le côté nord de l'île Saint-Joseph, presque vis-à-vis des mines de Bruce, à environ 50 milles du Saut-Sainte-Marie.

Les travaux que mon dernier rapport disait être en voie d'exécution, ont été terminés au mois d'août 1887.

KAMINISTQUIA (RIVIÈRE.)

La rivière Kaministiquia prend sa source dans le Lac-des-Chiens, comté d'Algoma, et se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, près de Port-Arthur.

Le dragage s'est continué pour améliorer la navigation de la rivière, et le chenal à travers la batture, à son embouchure, a été élargi. Les bâtiments du plus fort tonnage qui naviguent sur les lacs de l'ouest, peuvent maintenant se rendre jusqu'aux grands élévateurs de Fort-William. (Annexe 5, page 75.)

KINCARDINE.

Kincardine, dans le district électoral de Bruce-Ouest, est situé à l'embouchure de la rivière Pénétangore, qui se jette dans le lac Huron, 31 milles au nord de Goderich.

On est à enfoncer des palplanches le long de la façade nord de la jetée sud, pour l'empêcher de tomber dans le chenal. Un dragueur du département a travaillé du 29 août au 27 octobre, donnant une profondeur de 16 pieds à l'eau basse entre les jetées, et enlevant des obstacles qui obstruaient le bassin. (Annexe 5, pages 73 et 80.)

KINGSTON.

Kingston est situé sur la rive est du lac Ontario, à 172 milles à l'ouest de Montréal.

PÉNITENCIER.

Des additions, des modifications et des améliorations ont été faites aux différents édifices, aux logements des fonctionnaires, aux boutiques, etc., et des réparations, etc., ont été faites généralement là où c'était nécessaire; on trouvera les détails de ces travaux à l'annexe 2, pages 36 et 37.

PORT.

Les travaux se sont continués dans le cours de l'exercice sur la barre de la Pointe-Frédéric, et 2,818 verges cubes de roc ont été enlevées dans le cours de l'exercice. (Annexe 5, page 73.)

KINGSVILLE.

Kingsville, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur le lac Erié, entre la Pointe-Pelée et la rivière Détroit, environ 25 milles à l'est d'Amherstburgh.

Une partie de la superstructure de la jetée occidentale a été reconstruite, et le côté ouest de la jetée occidentale a été recouverte de pierre pour en empêcher l'affouillement. (Annexe 5, page 73.)

LAC DES BOIS.

La somme de \$7,000 a été accordée par le parlement pour aider à la construction d'un barrage à Portage-du-Rat, dans le district de Kéwatin, à l'extrémité du lac des Bois, et le barrage ayant été terminé la somme a été versée entre les mains des autorités voulues.

LINDSAY.

Lindsay, dans le district électoral de Victoria-Sud, se trouve sur la rivière Scugog, à 43 milles de Port-Hope et à 65 milles de Toronto.

BUREAU DE POSTE, DOUANE ET BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Après avoir acquis un emplacement, le département a passé contrat pour la construction d'un édifice, dont le corps principal, mesurant 55½ et 47 pieds, aura deux étages, une mansarde et un sous-sol, une tourelle pour une horloge et une allonge à un étage, de 57 et 23 pieds. (Annexe 2, page 37.)

[1888]

LE PETIT-COURANT.

Dans le district électoral d'Algoma, c'est le chenal qui sépare les îles La Cloche et Manitouline, sur la route qui conduit des ports de la baie Géorgienne au Saut-Sainte-Marie, et se trouve à 140 milles environ au nord-ouest de Collingwood.

L'élargissement du chenal, dont il est parlé dans mon rapport du dernier exercice, s'est continué jusqu'à l'expiration de la saison des travaux de 1887. (Annexe 5, page 73.)

RIVIERE DE LA NATION DU SUD.

Cette rivière prend sa source dans le township de Matilda, comté de Dundas, et après avoir suivi un cours sinueux d'environ 100 milles, elle se jette dans l'Ottawa, à Plantagenet.

On a commencé à creuser un chenal à travers une batture de roche de 670 pieds de longueur, à 12 milles en aval du village de Casselman, et dans le cours de l'exercice on a atteint une profondeur de 6 pieds à l'eau basse sur une longueur de 170 pieds. Un dragueur du département a été occupé du 2 au 19 novembre, à enlever un dépôt de sable qui fermait l'embouchure de la rivière. (Annexe 5, pages 76 et 81.)

LONDON.

La ville de London, dans le comté de Middlesex, se trouve sur la rivière Thames, 121 milles à l'ouest de Toronto.

DOUANE.

L'agrandissement de cet édifice, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, a été terminé, et les bureaux ont été installés et occupés.

ÉCOLES D'INFANTERIE.

Cet édifice a été terminé et occupé. (Annexe 2, page 37.)

MIDLAND.

Midland, dans le district électoral de Simcoe-Est, est au pied de la baie de Gloucester, bras de la baie Géorgienne, et est le terminus de la division Midland du chemin de fer du Grand-Tronc.

Le quai dont parle mon dernier rapport a été terminé au mois de février dernier. (Annexe 5, page 73.)

MCGREGOR—CRIQUE.

Le ruisseau ou la Crique McGregor, traverse la ville de Chatham, comté de Kent et se jette dans la rivière Thames.

Les ouvrages de protection en pilotis qui avaient été commencés dans le cours de l'exercice précédent, ont été terminés au mois de septembre 1887. (Annexe 5, page 73.)

NAPANEE.

Napanee, chef-lieu du comté de Lennox, est situé sur la rivière Napanee, à 46 milles à l'ouest de Kingston par le chemin de fer du Grand-Tronc.

BUREAU DE POSTE ET DOUANE.

Après avoir fait l'acquisition d'un emplacement pour un édifice public, un contrat a été passé pour l'érection d'un édifice en pierre, dont le corps principal, de 48x58 pieds, aura deux étages avec mansarde et sous-sol, une annexe à un étage, en arrière, de 21x46 pieds, et une tourelle pour une horloge à l'encoignure de la rue. (Annexe 2, page 38.)

OAKVILLE.

Oakville, dans le comté de Halton, est situé sur le lac Ontario, 22 milles à l'ouest de Toronto et 18 milles à l'est de Hamilton.

La reconstruction des 360 pieds du large de la jetée est, commencée dans le cours de l'exercice précédent, a été terminée au mois d'octobre 1887. L'ancienne partie de la jetée est, et la nouvelle construction ont été reliées, et le chenal entre les jetées est et ouest, a été creusé à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. (Annexe 5, page 74.)

ORANGEVILLE.

Orangeville, dans le district électoral de Wellington-Centre, est situé sur une branche de la rivière Crédit, et est à 40 milles de Toronto par le chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

BUREAU DE POSTE.

Un coffre-fort à l'épreuve du feu a été installé. (Annexe 2, page 38.)

OTTAWA.

Ottawa, capitale de la Confédération, forme un district électoral qui élit deux députés, et est situé sur la côte sud de la rivière Ottawa, à 117 milles de Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

IMPRIMERIE.

La construction de la nouvelle imprimerie a progressé favorablement.

NOUVEL ÉDIFICE DÉPARTEMENTAL, (RUE WELLINGTON.)

Des soumissions ont été demandées pour les escaliers en fer, et des soumissions seront bientôt demandées pour l'appareil de chauffage.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

L'appartement du président de la Chambre des Communes a été modifié et réparé, et l'édifice, le mobilier et l'installation ont subi les réparations ordinaires.

ÉDIFICE EST ET OUEST.

Les réparations nécessaires ont été exécutées, et on a fait l'acquisition d'articles d'ameublement, d'installation, etc.

VICTORIA HALL.

On a acheté cet édifice, situé à l'encoignure des rues O'Connor et Queen, et la partie supérieure a été modifiée et installée de manière à servir à la Galerie des arts; on a conservé le rez-de-chaussée aux pêcheries.

ÉDIFICES PUBLICS, RÉPARATION DES RUES, ETC.

Les rues que le département s'est chargé de maintenir, ont été réparées, et les trottoirs ont été entretenus libres de neige.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été convenablement entretenus pendant l'exercice.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

De nouvelles améliorations ont été faites, et les terrains ont été entretenus en bon état.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Une mansarde non terminée de l'édifice voisin a été louée, divisée et aménagée en bureaux.

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

Des contrats ont été passés pour la construction d'une résidence pour le surintendant général des fermes expérimentales; de 4 résidences pour les fonctionnaires; des granges et des écuries qui se rapportent nécessairement à cette institution; d'un musée, des laboratoires et bureaux, dont on trouvera une description complète à l'annexe 2, pages 39 et 40.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Un nouveau séchoir a été construit dans le jardin, et d'autres édifices ont subi des réparations nécessaires. Des égouts ont été posés, et on a fait l'acquisition du mobilier et des tapis nécessaires; et on a fait le nettoyage, les réparations nécessaires, etc. (Annexe 2, p. 40.)

MUR DE SOUTÈNEMENT, COLLINE DU PARLEMENT.

Un mur de soutènement en coffrage, de 310 pieds de longueur, et de 23 pieds de hauteur, a été construit au pied de la colline entre le canal Rideau et la maison de la batterie électrique. (Annexe 5, page 75.)

PONTS DE LA VILLE D'OTTAWA.

Les différents ponts sous le contrôle du département ont subi des réparations générales nécessaires. (Annexe 10, page 134.)

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, dans le district de Grey-nord, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, qui se décharge dans la Baie Georgienne.

Une faible quantité de dragage a été faite dans ce fort.

PARRY-SOUND,

Parry Sound se trouve dans le district de Muskoka, sur la baie Georgienne, à 65 milles de Collingwood.

Des obstacles ont été enlevés du chenal qui conduit jusqu'aux quais.

PEMBROKE.

Pembroke, dans le district électoral de Renfrew-Nord, est situé sur le lac des Allumettes, élargissement de la rivière Ottawa, à 86 milles d'Ottawa par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un contrat a été passé pour la construction d'un édifice en pierre à 2½ étages, de 44 sur 50 pieds, devant servir au bureau de poste, à la douane et au revenu de l'intérieur. (Annexe 2, page 40.)

PETERBORO'.

Peterboro', dans le district électoral de Peterboro'-Ouest, est situé sur la rivière Otonabee, et est à environ 94 milles au nord-est de Toronto.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice a été terminé, installé, meublé et muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. (Annexe 2, page 41.)

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

Ce pont traverse l'Ottawa à Portage-du-Fort, à 60 milles en amont de l'Ottawa. L'abord du pont du côté d'Ontario a été élargi de 20 pieds et toute la partie supérieure du pont a été peinte. (Annexe 5, page 74.)

PORT-ALBERT.

Port-Albert se trouve sur la rive est du lac Huron, à environ 9 milles au nord de Goderich.

Les jetées, qui forment ce pont ont été réparées, et les travaux étaient près d'être terminés à l'expiration de l'exercice. (Annexe 5, page 74.)

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, dans le comté d'Algoma, est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

Le prolongement du brise-lames à 1600 pieds, dans une direction est, et dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, sera prochainement achevé.

Plusieurs obstacles qui se trouvaient dans le port, entre le brise-lames et les quais ont été enlevés par un dragueur ; et le chenal a été creusé jusqu'au quai de l'élévateur. (Annexe 5, page 74)

PORT-ELGIN.

Port-Elgin, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé sur la côte est du lac Huron, 24 milles au nord de Kincardine.

L'éperon dont il est parlé dans le rapport de l'année dernière a été terminé. Du dragage a aussi été fait dans une certaine partie du port afin de donner un accès plus facile à la jetée de débarquement. (Annexe 5, page 74.)

PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le district électoral de Durham-Est, se trouve sur le lac Ontario, 8 milles à l'est de Cobourg.

Certaines parties de la superstructure de la jetée est, et du quai du chemin de fer, ont été réparées, et une barre qui s'était formée au large de l'entrée du port a été enlevée par un dragueur du département. (Annexe 5, pages 75 et 81.)

PORTSMOUTH.

Portsmouth est situé sur la baie du même nom, à 2 milles à l'ouest de Kingston.

Dans le cours de l'exercice on a commencé à renouveler les 7 pieds supérieurs de cette jetée, sur toute son étendue, et les travaux se continuent. (Annexe 5, page 75.)

PRESCOTT.

Prescott, dans le district électoral de Grenville-Sud, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 112 milles à l'ouest de Montréal.

BUREAU DE POSTE, DOUANE ET REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Ayant fait l'acquisition d'un emplacement sur la rue King-Sud et la rue Water-Nord, un contrat a été passé pour la construction de deux édifices de 2½ étages, chacun, 49x28 pieds, avec murs en brique sur fondations en pierre, le bureau de poste faisant face à la rue King et la douane sur la rue Water. (Annexe 2, page 41.)

RIVIÈRE AUX PÊCHES.

La rivière aux Pêches traverse le comté d'Essex et se jette dans le lac Sainte-Claire.

Une nouvelle longueur de 400 pieds de travaux de protection en pilotis, a été faite à l'embouchure de la rivière. (Annexe 5, page 75.)

RIVIÈRE OTTAWA.

La rivière des Outaouais prend sa source dans le lac Témiscamingue et se jette dans le Saint-Laurent près de Sainte-Anne de Bellevue. Sur une grande partie de son parcours, elle constitue la ligne frontière entre Ontario et Québec.

DÉTROIT EN AMONT DE PEMBROKE.

On a continué à draguer à travers les barres de cet endroit de la rivière, pendant une partie de l'exercice. (Annexe 5, page 75.)

 RONDEAU (PORT DE)

Le port de Rondeau, dans le comté de Kent, se trouve sur la rive nord du lac Érié, à 140 milles en amont de Port-Colborne.

De légères réparations ont été faites aux jetées est et ouest, et aux pilotis du côté est de la jetée est. (Annexe 5, page 75.)

 SAUGEEEN (JETÉE DE LA RIVIÈRE.)

Cette jetée est située à l'embouchure de la rivière Saugeen qui se jette dans le lac Huron, au village de Southampton.

La reconstruction de la superstructure de l'ancienne jetée que, dans mon dernier rapport, je disais être en voie d'exécution, a été terminée au mois de juillet 1887. (Annexe 5, page 75.)

 SOUTHAMPTON.

Southampton, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se jette dans le lac Huron.

L'extrémité du large du débarcadère a été reconstruite, et une partie du brise-lames est remplie de pierre et planchées à neuf. (Annexe 5, page 76.)

 SAINTE-CATHERINE.

Sainte-Catherine, dans le district électoral de Lincoln et Niagara, est située sur le canal Welland, environ 32 milles à l'est de Hamilton.

BUREAU DE POSTE.

Un plancher en érable a été posé et l'édifice a subi des réparations ordinaires. (Annexe 2, page 41.)

 SAINT-THOMAS.

Saint-Thomas, dans le district électoral d'Elgin-Est, est situé sur la division Great Western du Grand-Tronc et sur le *Canada Southern*, à environ 15 milles de London.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Une clôture en fer a été construite sur la rue Talbot, et des réparations générales ont été faites. (Annexe 2, page 41.)

 THORNBURY.

Thornbury, dans le district électoral de Grey-Est, est situé à l'embouchure de la rivière Beaver, qui se jette dans la baie Georgienne, à 13 milles de Collingwood.

On a fait de nouveaux dragages, pendant l'exercice pour améliorer le port et le rendre plus facile d'accès.

TORONTO.

Toronto, principale ville de la province d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 161 milles à l'ouest de Kingston, et comprend les districts électoraux de Toronto-Est, Centre et Ouest.

DOUANE.

Les bureaux du percepteur et le bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur ont été munis de différents articles d'ameublement.

ENTREPOÛT DE VÉRIFICATION.

Une nouvelle chaudière, une nouvelle machine et un ascenseur ont été installés dans l'édifice et l'ancienne machine a été modifiée. Des réparations générales ont aussi été faites aux parties primitivement construites de l'édifice.

BUREAU DE POSTE.

L'intérieur de l'édifice et la succursale de la rue Peter ont été réparés. (Annexe 2, page 42.)

PORT.

Une nouvelle quantité de grosses pierres a été déposée sur la façade du large des travaux de protection de l'île.

TRENTON.

Trenton, dans le district électoral de Hastings-Ouest, se trouve sur la rivière Trent, à son embouchure sur la baie de Quinté, à 101 milles à l'est de Toronto.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un édifice à 2½ étages, de 40 et 49 pieds, avec une annexe à un étage, de 34 et 18 pieds, est en voie de construction à cet endroit. (Annexe 2, page 42.)

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

Brandon, centre d'un riche district agricole, est à 130 milles à l'ouest de Winnipeg.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

La boiserie a été réparée et peinte. (Annexe 2, page 42.)

RIVIÈRE ROUGE.

La rivière Rouge vient du sud et se jette dans le lac Winnipeg.

On a fait du dragage, pendant l'exercice, dans le bas-fond, près de Selkirk-Ouest, dans le chenal à l'embouchure de la rivière, dans le chenal de Salimony, à environ ½ mille de l'embouchure, et à Selkirk-Ouest. (Annexe 5, pages 76 et 82.)

RIVIÈRE DE LA VASE BLANCHE.

La rivière de la Vase Blanche se jette dans le lac Manitoba, à 9 milles au nord de Westbourne.

Un dragueur du département a travaillé pendant l'exercice sur la batture à l'embouchure de la rivière et dans la rivière même, entre Totogan et McArthur's Landing. (Annexe 5, pages 76 et 82.)

MONTAGNE-DE-PIERRE.

Montagne-de-Pierre, dans la division électorale de Lisgar, est située sur l'embranchement de Stonewall, chemin de fer Canadien du Pacifique, 13 milles au nord-est de Winnipeg.

PÉNITENCIER.

L'hôpital, la buanderie, les nouvelles chapelles, le magasin du préfet et le bâtiment du combustible, et les cottages pour les gardes ont été terminés dans le cours de l'exercice. La résidence du préfet a été munie d'un appareil à gaz et d'une sonnerie électrique. On a fait l'acquisition du mobilier et d'autres travaux ont été exécutés. Diverses autres additions et améliorations ont été faites à l'édifice en général. (Annexe 2, page 42 et 43.)

WINNIPEG.

Winnipeg est la capitale du Manitoba et constitue la division électorale de Winnipeg; elle est située au confluent des rivières Rouge et Assiniboine.

DOUANE.

Quelques réparations ont été faites et on a fait l'acquisition de divers articles d'ameublement.

ÉCOLE D'INFANTERIE.

Cet édifice a été terminé et transmis au ministère de la marine.

BUREAU DE POSTE.

L'étage supérieur de l'édifice a été installé et meublé pour en faire des bureaux destinés à la division des terres fédérales. D'autres améliorations et modifications ont été faites. (Annexe 2, page 43.)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.**BATTLEFORD.**

Battleford, dans le district de Saskatchewan, est situé sur la branche nord-ouest de la rivière Saskatchewan, environ 250 milles au nord de Swift-Current qui est à 511 milles à l'ouest de Winnipeg, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

BÂTIMENTS DE LA POLICE A CHEVAL.

Le corps de garde a été réparé et remis à neuf, et les casernes ont été terminées. (Annexe 2, page 44.)

CALGARY.

Calgary, dans le district d'Alberta, est situé sur la rivière-de-l'Arc, 839 milles à l'ouest de Winnipeg par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

CASERNES.

Des contrats ont été passés pour la construction de différents bâtiments se rapportant aux casernes de la police à cheval de cet endroit; on trouvera les détails à l'annexe 2, pages 43, 44.

EDMONTON.

Edmonton est situé sur la branche nord de la Saskatchewan, et à 980 milles au nord-ouest de Winnipeg.

COUR DE POLICE.

Cet édifice a été installé et meublé. (Annexe 2, page 41.)

FORT SASKATCHEWAN.

Fort Saskatchewan, dans le district d'Alberta, est à 200 milles de Calgary, station la plus rapprochée sur le chemin de fer du Pacifique.

Les casernes de la police à cheval ont été réparées et agrandies. (Annexe 2, page 47.)

LETHBRIDGE.

Lethbridge, dans le district d'Alberta, est le terminus du chemin de fer de la Compagnie de charbon et de navigation du Nord-Ouest, qui s'étend de Dunmore sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à une distance de 110 milles.

BÂTIMENT DE LA POLICE A CHEVAL.

Des bâtiments ont été remodelés et agrandis, et diverses autres constructions devant servir de logements pour les officiers, de magasin et de bureau pour le maréchal des logis, de sellerie, de boutique, etc., ont été érigées. (Annexe 2, page 44.)

MAPLE CREEK.

Maple Creek, dans le district d'Assiniboia, est une station sur l'artère principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, 596 milles à l'ouest de Winnipeg.

CASERNES.

Une maison en troncs d'arbres devant servir d'avant-poste à la police à cheval a été érigé aux Buttes-de-Tondre et à la Montagne de Bois. (Annexe 2, page 45.)

MEDICINE-HAT.

Medicine-Hat, dans le district d'Assiniboia, est situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, 660 milles à l'ouest de Winnipeg.

CASERNES.

La boiserie a été peinte et des réparations ordinaires ont été faites. (Annexe 2, page 45.)

McLEOD.

Fort McLeod, dans le district d'Alberta, est situé sur la rivière du Vieil-Homme, à 102 milles au sud de Calgary et à 30 milles de Lethbridge, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée.

DOUANE.

Un bâtiment à un étage et demi, devant servir de douane et d'entrepôt, a été érigé.

CASERNES.

De nouvelles cheminées ont été construites et des réparations ordinaires ont été faites. (Annexe 2, page 44.)

RIVIERE SASKATCHEWAN DU NORD.

La rivière Saskatchewan prend sa source dans les Montagnes Rocheuses, et après avoir suivi un cours d'environ 1,200 milles, elle se jette dans le lac Winnipeg.

Une nouvelle quantité de cailloux et de barres de sable a été enlevée de la branche nord.

PRINCE-ALBERT.

Prince-Albert, dans le district de Saskatchewan, est situé sur la rivière Saskatchewan, environ 200 milles au nord-ouest de Qu'Appelle, station la plus rapprochée sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon dernier rapport, a été terminé, installé et occupé, et diverses autres additions et améliorations ont été faites.

BATIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.

Les différents bâtiments nécessaires au service de la police ont été terminés. (Annexe 2, page 45.)

FORT QU'APPELLE.

Fort Qu'Appelle, dans le district d'Assiniboia, est situé sur la rivière Qu'Appelle, à 20 milles de la station de Qu'Appelle sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

L'annexe devant servir d'école pour les petites filles, et dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière, est presque terminée. (Annexe 2, page 45.)

RÉGINA.

Régina, capitale des territoires du Nord-Ouest, se trouve dans le district d'Assiniboia, 356 milles à l'ouest de Winnipeg par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

PALAIS DE JUSTICE.

L'intérieur a été nettoyé, meublé, installé et muni de poêles.

PRISON ET ASILE D'ALIÉNÉS.

Des clôtures et des dépendances ont été construites, une maison a été érigée sur le puits, et une pompe aspirante a été posée dans l'édifice.

BUREAU DES SAUVAGES.

Des fondations en pierre ont été posées au-dessous de l'édifice, les murs ont été lambrissés en brique, et la boiserie extérieure a été peinte.

RÉSIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Les réparations nécessaires ont été faites.

BÂTIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Les différents bâtiments en rapport au service de la police à cheval qui ont été décrits dans mon rapport du dernier exercice, ont été terminés et occupés.

SALLE DU CONSEIL DU NORD-OUEST.

La salle du conseil a été tapissée et peinte à neuf.

BUREAU DE POSTE.

De menues réparations ont été faites. (Annexe 2, page 46.)

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

COWICHAN (RIVIÈRE).

L'amélioration du chenal de la rivière s'est continué dans le cours du dernier exercice. (Annexe 2, page 76.)

ESQUIMALT.

Esquimalt, dans la division électorale de Victoria, est situé sur le détroit de San-Juan de Fuca, à environ 3 milles de la ville de Victoria.

Le bassin qui a été ouvert au mois de juillet 1887, par l'entrée du vaisseau de guerre anglais *Cormorant*, a été muni d'un appareil d'éclairage à l'électricité, et est abondamment alimenté d'eau douce. (Annexe 5, page 76.)

FRASER (RIVIÈRE.)

La rivière Fraser est la plus grande de la Colombie-Britannique, et elle prend sa source dans les montagnes Rocheuses ; après avoir suivi un cours d'environ 700 milles, elle se jette dans le golfe de Georgie.

L'amélioration du chenal nord à travers les bancs de sable à l'embouchure de la rivière s'est continuée dans le cours de l'exercice, et le bateau-chèvre *Samson* a été occupé à enlever les " chicots " du chenal sur une longueur de 90 milles à partir de l'embouchure en montant. (Annexe 5, pages 76, 83.)

NANAIMO.

Nanaimo, dans la division électorale de Vancouver, se trouve sur la côte est de l'île de Vancouver, sur le golfe de Georgie, à 70 milles de Victoria.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations et des améliorations ont été faites. L'appareil à gaz a été posé dans l'édifice et les tuyaux à l'eau ont été prolongés jusqu'au premier étage. (Annexe 2, page 47.)

PORT.

Dans le cours de l'exercice on a commencé à enlever le rocher *Nicolet* ; le 30 juin les travaux progressaient favorablement. (Annexe 5, page 77.)

 NEW-WESTMINSTER.

New-Westminster, dans la division électorale du même nom, est situé sur la rive nord de la Fraser à environ 75 milles de Victoria.

PÉNITENCIER.

Différentes améliorations qu'on avait commencées ont été terminées dans le cours de l'exercice, et d'autres travaux ont été entrepris.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'appareil à gaz a été posé et des modifications et des réparations ont été faites au premier étage. (Annexe 2, page 47.)

 NICOMEKLE (RIVIERE).

La tranchée du Grand Coude a été élargie. (Annexe 5, page 77.)

 RIVIÈRE SERPENTINE.

Un fossé ou tranchée d'environ un mille et demi de longueur a été creusé, et a eu d'heureux résultats pour empêcher que les terres voisines soient inondées. (Annexe 5, page 77.)

 RIVIÈRE SOMAS.

Les chicots et les obstacles qui obstruaient l'embouchure de la rivière ont été enlevés jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur. (Annexe 5, page 77.)

 VICTORIA.

Victoria, capitale de la Colombie-Britannique, est située près de l'extrémité sud-est de l'île Vancouver, et forme un district électoral, élisant deux députés.

Le dragueur du département a été occupé dans le cours de 1887 à enlever de l'argile et des cailloux autour du rocher *Dredger*, et, au commencement de 1888 à creuser le port au large de Shoal Point. (Annexe 5, pages 77, 82, 83.)

 DRAGUEURS.

On trouvera à l'annexe 5, page 83, une liste du matériel de dragage appartenant au département.

A l'annexe n° 5, pages 84 à 110 on trouvera les tableaux donnant les détails des dépenses, des différents dragueurs, ainsi que la classification et les quantités de matières enlevées, et d'autres tableaux intéressants.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS.

On trouvera à l'annexe 3, pages 50, 51 et 52, une liste des différents ingénieurs dans les divers édifices publics du Canada, avec les salaires qu'ils touchent.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents sommes payées pour l'éclairage, le chauffage et l'approvisionnement d'eau des différents édifices publics, sont indiquées à l'annexe n° 1, pages 10, 11, 12.

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

Le rapport de l'ingénieur-mécanicien en chef sur les services du chauffage, de l'éclairage, de l'eau et des sonneries des différents édifices publics à Ottawa, se trouve à l'annexe 4, pages 55, 56.

OPÉRATIONS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Pendant l'exercice il a été fait, à 119 endroits, des relèvements géodésiques et des examens dont on trouvera la liste à l'annexe 5, pages 77, 78.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

RÉGION DU SAGUENAY.

La glissoire et les estacades destinées à faciliter le flottage du bois depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la rivière Saguenay, sont situées sur la Petite-Décharge, qui est la plus petite des deux issues par lesquelles le lac se déverse dans la rivière. La glissoire a 5,840 pieds de longueur, et les estacades 1,314 pieds.

La reconstruction de la glissoire a été terminée dans le cours de l'exercice, et les réparations nécessaires ont été faites aux estacades, aux barrages et aux jetées d'amarrage. (Annexe 8, page 123.)

RÉGION DU SAINT-MAURICE.

Les travaux du Saint-Maurice sont situés à sept stations, entre l'embouchure de la rivière et les chutes de La Tuque, distance de 100 milles; il y a aussi deux stations sur la rivière Vermillon, tributaire du Saint-Maurice.

Par suite de l'époque tardive du printemps le nombre ordinaire de billots faits dans le haut du Saint-Maurice, n'était pas arrivé, à la fin de l'exercice, aux estacades de l'embouchure de la rivière.

En conséquence des soins qu'on a mis à faire passer le bois, les travaux n'ont pas été beaucoup avariés. Des réparations ont été faites aux estacades des différentes stations, lorsque c'était nécessaire; on trouvera les détails à l'annexe n° 9, pages 127, 128, 129.

RÉGION DE L'OUTAOUAIS.

Cette région embrasse la rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Gatineau, Madawaska, Coulonge, Noire, Pétéwawa et Du-Moine. Il y a en tout quatre-vingt-trois stations, et les ouvrages destinés à faciliter le flottage du bois se résument comme suit : environ un mille de canaux, plus de trois milles de glissoires, près de 13 milles d'estacades et plus de 17 milles pieds linéaires de barrages, avec empellements, jetées, piles de dérivation, etc., en proportion.

Comme dans d'autres parties du Canada l'eau de cette rivière a baissé à un niveau très bas, ce qui a considérablement retardé la descente, opération qui, dans nombre de cas, a dû être abandonnée pour cette année.

La sécheresse de l'été a été la cause de nombreux incendies de forêt considérables, qui ont fait des dommages aux parties exposées de plusieurs barrages à Madawaska.

On trouve à l'annexe 10, pages 133 à 136, une description des réparations, de la reconstruction et de la construction exécutées sur cette rivière et ses tributaires.

RÉGION DE NEWCASTLE.

Les ouvrages, dans cette région, sont de deux classes : ceux en rapport avec la navigation, qui sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et ceux construits pour faciliter le flottage du bois sur la rivière Trent et ses tributaires, et qui sont sous le contrôle du ministère des travaux publics.

Les eaux de ce district se sont maintenues à un bon niveau moyen, les crues du printemps s'écoulant sans faire beaucoup de dommages aux différents travaux.

On trouvera à l'annexe 11, pages 139, 140, une description des réparations exécutées aux différentes stations.

PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

L'annexe n° 12, pages 143-145, contient une liste du personnel employé aux différentes glissoires et estacades, avec la date de la nomination, le salaire, etc, de chaque employé.

CHEMINS.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin s'étend de la Rivière-du-Loup (en bas) jusqu'à la frontière des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, sur une distance de 67 milles.

La chaussée, les ponceaux et les ponts ont été réparés là où c'était nécessaire. (Annexe 5, page 72.)

PONTS.

RIVIÈRE DE LA BATAILLE.

Un contrat a été passé pour la construction d'un pont sur la rivière de la Bataille, à Battleford, T. N. O., et, à l'expiration de l'exercice, les travaux n'étaient pas commencés.

RIVIERE DE L'ARC.

Ce pont qui traverse la rivière de l'Arc à Calgary, T. N.-O., et dont il est parlé dans mon dernier rapport, a été terminé.

TÉLÉGRAPHE.

Les différentes lignes que possède et qu'exploite le gouvernement, ou d'autres, en son nom, ont été entretenues en bon état pendant l'exercice.

A part le parachèvement, par la compagnie de télégraphe *Great North Western*, de la ligne à partir de Colpoy's Bay jusqu'à Tobermory, Ontario, distance de 56 milles, il ne s'est pas fait de travaux considérables si ce n'est les poteaux qui ont été renouvelés, pendant l'exercice. On trouvera dans le rapport du surintendant des lignes télégraphiques de l'État, les détails complets, avec les tableaux, donnant les distances, les noms des télégraphistes et les appointements qu'ils touchent. (Annexe 13, pages 149 à 168.)

CHENAL DES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

Les commissaires du port de Montréal ont continué, pendant l'exercice, à creuser, à 27½ pieds, le chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec. On trouvera à l'annexe 6, pages 113 à 115, une description des travaux exécutés.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

A l'annexe n° 7, page 119, on trouvera le rapport des commissaires sur les travaux sous leur direction.

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe n° 14, pages 171 et 172 contient un état indiquant les dates de la clôture de la navigation en 1887 et de l'ouverture en 1888, aux principaux ports du Canada, et une liste des ports qui sont toujours ouverts.

GALERIE NATIONAL DES BEAUX ARTS.

Les tableaux qui occupaient autrefois une salle au-dessus de la cour suprême ont été transportés à la présente galerie, au-dessus de l'exposition des pêcheries, sur la rue O'Connor; cette pièce a été installée pour cette fin.

Le nombre des peintures s'est augmenté dans le cours de l'année, et le curateur dit dans son rapport que le nombre des visiteurs va toujours en augmentant. (Annexe 17, page 189.)

CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.

A l'annexe n° 15, pages 175-184, on trouvera des états indiquant les contrats passés par le ministère, les propriétés achetées et les propriétés louées par le ministère pendant l'exercice.

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 16, page 185, contient une liste de quelques-uns des Actes publics du parlement du Canada, passés pendant la session de 1888, et se rapportant au ministère des travaux publics ou aux travaux dont il a la direction.

OFFICIERS DU DEPARTEMENT.

L'annexe n° 18, pages 192-193, contient une liste des membres, commissaires et sous-commissaires de la commission des travaux de la province du Canada, depuis 1841 jusqu'à 1867 ; ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du ministère des travaux publics, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1888.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

L'annexe n° 19, page 197, contient un résumé de la correspondance officielle du ministère depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1888.

DÉPENSES ANNUELLES POUR LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 20, page 201, contient un état résumé des dépenses annuelles faites, dans chaque province, pour l'exécution et les améliorations des travaux publics, à compter du 1er juillet 1867 au 30 juin 1887.

INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS.

L'annexe n° 21, pages 203 à 221, contient une liste (en tant qu'on a pu s'en assurer) des ingénieurs et des aides-ingénieurs employés aux travaux publics du Canada, à compter de 1815 à 1889. On attire l'attention sur la note du sous-ministre des travaux publics, à la page 203.

TABLEAUX ET MÉMOIRES.

Le supplément de mon rapport de l'exercice précédent contient différents tableaux et mémoires se rapportant à la navigation intérieure du Canada, à la hauteur du Saint-Laurent, du lac Champlain et de l'Hudson, au-dessus du niveau moyen de la mer, aux routes océaniques du Canada et des Etats-Unis aux pays étrangers, à la route canadienne par terre jusqu'à la mer, aux chemins de fer et aux lignes télégraphiques de l'Etat, à la route canadienne et américaine de Liverpool au Japon, au chemin de fer Canadien du Pacifique, aux canaux de Suez et de Panama, et le coût des travaux du Canada ; ces tableaux et ces mémoires n'ont pas été inclus dans le présent rapport, vu que le supplément a été publié en 1888.

HECTOR L. LANGEVIN,

Ministre des travaux publics.

OTTAWA, janvier 1889.

[1888]

ixvii

ANNEXES.

ANNEXE No 1.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

O. DIONNE, COMPTABLE.

(Renvoi n° 93,012.)

ANNEXE No I.

ÉTAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux Publics du Canada,
pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS.				
EN GÉNÉRAL			11,351 67	11,351 67
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Amherst, bureau de poste, etc.....	568 84			568 84
Antigonish do.....		113 30		113 30
Aricbat do.....		150 07		150 07
Baddeck do.....	892 75			892 75
Halifax, édifice fédéral.....	959 08	512 00		1,471 08
do entrepôt de vérification.....		1,760 81		1,760 81
do pénitencier.....		2,123 81		2,123 81
Lunenburg, bureau de poste, etc.....		53 27		53 27
Nappan, ferme expérimentale.....	44 28			44 28
New-Glasgow, bureau de poste, etc.....		238 83		238 83
Sydney (Nord) do.....	6,220 14			6,220 14
Pictou, appareil de chauffage de la douane.....	2,672 99	439 60		3,112 59
Sydney, hôpital de marine.....	1,106 48			1,106 48
do (sud), station de quarantaine.....	564 21	304 00		868 21
do do bureau de poste.....	0 45			0 45
Truro, bureau de poste, etc.....		83 23		83 23
Windsor do.....		286 98		286 98
Yarmouth do.....	3,974 95	30 00		4,004 95
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown, édifice fédéral (nouveau).....	10,346 34	2,144 75		12,491 09
Montague, bureau de poste, etc.....	1,906 30			1,906 30
Summerside do.....	90 07	8 02		98 09
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst, bureau de poste, etc.....	2,973 41			2,973 41
Carleton (Saint-Jean), bureau de poste.....		38 35		38 35
Chatam, bureau de poste.....		145 91		145 91
do bâtiment de quarantaine.....		480 84		480 84
Dalhousie, bureau de poste, etc.....	545 73			545 73
Dorchester, pénitencier.....	8,397 91			8,397 91
Frédéricton, bureau de poste, etc.....		2,080 70		2,080 70
Kingston, hôpital de marine.....		282 26		282 26
Middle Island, station de quarantaine.....		10 00		10 00
Moncton, bureau de poste, etc.....	234 93	85 35		320 28
Newcastle do.....	4,233 03	64 12		4,297 15
Portland do.....	1,625 39	147 98		1,773 37
Saint-Jean, douane.....	1,514 55	406 87		1,921 42
do Fort-Dufferin.....		116 46		116 46
A reporter.....	49,869 83	12,107 51	11,351 67	72,329 01

[1888]

5

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Cônstruction.		Réparations.		Personnel et entretien.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Report	48,869	83	12,107	51	11,351	67	72,329	01
ÉDIFICES PUBLICS.—Suite.								
<i>Nouveau-Brunswick—Fin.</i>								
Saint-Jean, hôpital de marine	258	20	15	20			273	40
do bureau de poste	560	53	228	43			788	96
do caisse d'épargne	268	77	467	01			725	78
St. Stephen, bureau de poste, etc.	2,217	41	73	07			2,290	48
Sussex do			30	35			30	35
Woodstock do	1,800	35					1,800	35
<i>Québec.</i>								
Aylmer, bureau de poste, etc.	1,205	68					1,205	68
Carillon, bureau du canal			22	91			22	91
Chicoutimi, hôpital de marine			796	50			796	50
Coaticook, bureau de poste, etc.	451	64					451	64
Dundas, douane			39	00			39	00
Grösse-Ile, station de quarantaine	3,829	28					3,829	28
Hull, bureau de poste, (nouveau)	7,573	91	55	00			7,628	91
Joliette do	4,305	60					4,305	60
Lévis, bâ imdit de quarantaine des bestiaux, etc	375	20					375	20
María, chapelle de la réserve des Sauvages	500	00					500	00
Montréal, salles d'armes	44,928	04					44,928	04
do bureaux des examinat. du service civil			50	00			50	00
do douane	15,176	78	80	00			15,256	78
do sallé d'exercice			328	72			328	72
do entrepôt de vérification	869	62	52	17			921	79
do bureau du revenu de l'intérieur			42	50			42	50
do bureau de poste	9,564	97	1,559	70			11,124	67
Quebec, édifices de la citadelle			1,945	78			1,945	78
do "rocher" do	6,025	74					6,025	74
do bureaux des examinat. du service civil			4	50			4	50
do bureaux du comm's des travaux			440	00			440	00
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois			774	65			774	65
do douane	6,619	83	100	00			6,719	83
do salle d'exercices	4,625	00					4,625	00
do entrepôt de vérification	2,235	58	14	00			2,249	58
do bâtiment des immigrants	27,916	38					27,916	38
do hôpital de marine			252	77			252	77
do observatoire	612	47					612	47
do anc éd. du parlement, terrain, loyer, etc.					2,397	22	2,397	22
do bureau de poste	357	03	692	72			1,049	80
do bâtiments du quai de la reine	1,480	80					1,480	80
Sherbrooke, bureau de poste, etc.	201	58	170	08			371	66
Sorel do	4,744	82					4,744	82
Ste-Anne-de-Belleveu, bureau du rev. del'intérieur			80	00			80	00
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc	1,681	36					1,681	36
Saint-Jean, casernes			50	00			50	00
do bureau de poste, etc			150	00			150	00
Saint-Régis, douane			177	50			177	50
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	37,324	87					37,324	87
Trois-Rivières, douane	3,317	90	31	10			3,349	00
do bureau de poste	829	57	48	62			878	19
A reporter	240,728	79	20,869	79	13,748	89	275,347	47

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	240,728 79	20,869 79	13,748 89	275,347 47
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.				
<i>Ontario.</i>				
Amerstburg, bureau de poste, etc.....		203 55		203 55
Barrie, do	3,725 68	6 50		3,732 18
Belleville do		141 25		141 25
Berlin do	547 45	22 38		569 83
Brampton do	27 20			27 20
Brantford do	23 00	39 46		62 46
Brockville do	717 97			717 97
Cayuga do	1,800 50			1,800 50
Chatham do	18 30	36 76		55 06
Clifton do		45 38		45 38
Cobourg do	1,406 78			1,406 78
Cornwall do	2,668 35	265 01		2,933 36
Dundas do	2,249 00	1,000 00		3,249 00
Galt do	1,070 77	12 95		1,083 72
Hananoque do	4,862 55			4,862 55
Goderich do	1,054 69			1,054 69
Huelph do	544 46			544 46
Hamilton, douane (ancienne).....		9 60		9 60
do salle d'exercice	42,509 52			42,509 52
do bâtiment des immigrants	313 70			313 70
do bureau de poste, etc.....	3,757 95	235 54		3,993 49
Kingston, bureaux des examinat. du service civil		26 40		26 40
do douane.....	7 20			7 20
do collège militaire.....	575 01	14 00		589 01
do pénitencier	17,398 22			17,398 22
do bureau de poste.....		1,063 26		1,063 26
Lindsay do	4,190 44			4,190 44
London, douane	14,963 75	752 50		15,716 25
do école d'infanterie	30,088 96			30,088 96
do bureau de poste		1,332 74		1,332 74
Napanee do etc.....	4,718 39			4,718 39
Orangeville do etc.....	329 32	8 90		338 22
Ottawa, station centrale du feu (octroi du gou- vernement à la corporation).....	15,000 00			15,000 00
do entrepôt de vérification.....	116 45	1,765 83		1,882 28
do ferme expérimentale.....	54,761 52			54,761 52
do musée géologique.....		1,671 71		1,671 71
do do gaz			674 80	674 80
do galerie nationale des arts.....			1,180 35	1,180 35
do bureau de poste, etc.....	369 75	3,553 13		3,922 88
do do gaz			1,961 00	1,961 00
do bureau d'imprimerie.....	53,112 41			53,112 41
do do (temporaire).....		738 33	175 00	913 33
do édifices du parlement.....		138,304 62		138,304 62
do do gaz.....			15,741 67	15,741 67
do do terrains			10,370 28	10,370 28
do do chauffage.....			54,721 36	54,721 36
do do Aff. des Sauv.—gaz			383 90	383 90
do do tour princip. (B.O.)				
do do nouvelle toiture.....	2,783 71			2,783 71
do do parc du Major			8,763 66	8,763 66
A reporter	506,441 79	172,119 59	107,720 91	786,282 29

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
A reporter.....	506,441 79	172,119 59	107,720 91	786,282 29
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
<i>Ontario—Fin.</i>				
Ottawa, édifices du parlement—Bibliothèque	3,046 06	.....	.....	3,046 06
do do Renouv. du toit d'un appentis.....	1,858 87	.....	.....	1,858 87
do do appartem. de l'Ora- teur	5,258 63	.....	.....	5,258 63
do do aérage .....	.....	.....	.....	.....
do do lumière électrique..	817 85	.....	.....	817 85
do do enlèv. de la neige...	.....	.....	2,034 94	2,034 94
do do service de téléphone	.....	.....	2,706 41	2,706 41
do do eau	.....	.....	13,537 75	13,537 75
do do de la rue Wellington	118,673 40	.....	.....	118,673 40
do cour suprême.....	2,893 62	317 42	.....	3,211 04
do salle Victoria—achat et installation.....	15,326 40	.....	.....	15,326 40
Pembroke, bureau de poste, etc	2,408 60	.....	.....	2,408 60
Peterborough do	13,138 98	.....	.....	13,138 98
Port-Arthur, bâtiment des immigrants .....	.....	117 00	.....	117 00
Port-Dalhousie, bureau du canal.....	.....	150 12	.....	150 12
Port-Hope, bureau de poste, etc.....	2,837 69	9 00	.....	2,846 69
Prescott do	4,328 09	.....	.....	4,328 09
Rideau Hall.....	.....	23,272 21	.....	23,272 21
do gas—réverbères de New-Edinburgh.....	.....	.....	316 63	316 63
do allocation pour combust et éclairage...	.....	.....	8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige .....	.....	.....	703 96	703 96
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc.....	.....	58 09	.....	58 09
Saint-Thomas do	111 27	.....	.....	111 27
Stratford do .....	.....	455 18	.....	455 18
Toronto, bureaux des examinat. du service civil.	.....	99 91	.....	99 91
do douane	282 35	14 04	.....	296 39
do entrepôt de vérification.....	15,667 08	683 76	.....	16,350 84
do bâtiment des immigrants	173 44	256 71	.....	430 15
do bureau du revenu de l'intérieur. ....	.....	61 00	.....	61 00
do bureau de poste	3,117 76	41 67	.....	3,159 43
Trenton do	6,257 72	.....	.....	6,257 72
Windsor do	132 70	105 85	.....	238 55
<i>Manitoba.</i>				
Brandon, ferme expérimentale.....	44 80	.....	.....	44 80
do bâtiment des immigrants.....	248 82	.....	.....	248 82
do bureau de poste	21 50	.....	.....	21 50
Montagne-de-Pierre, pénitencier	58,836 10	.....	.....	58,836 10
Winnipeg, bureau de l'architecte .....	.....	935 97	.....	935 97
do douane	418 61	10 00	.....	428 61
do bureau des terres fédérales.....	.....	11 10	.....	11 10
do bâtiments des immigrants	5,041 65	438 58	.....	5,480 23
do école d'infanterie à cheval.....	2,216 85	.....	.....	2,216 85
do bureau de poste	10,608 42	51 23	.....	10,659 65
do poudrière.....	957 50	.....	.....	957 50
A reporter.....	781,166 55	199,208 43	135,020 65	1,115,395 63

ANNEEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	781,166 55	199,208 43	135,020 65	1,115,395 63
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Banff, casernes de la police à cheval	529 73	.....	.....	529 73
Battleford do	8,630 27	.....	.....	8,630 27
Calgary, palais de justice	10 00	11 05	.....	21 05
do casernes de la police à cheval	1,811 51	.....	.....	1,811 51
Cypress-Hills do	1,000 00	.....	.....	1,000 00
Fort-McLeod do	1,025 42	.....	.....	1,025 42
Fort-Saskatchewan do	2,000 00	.....	.....	2,000 00
Indian-Head, ferme expérimentale	9 87	.....	.....	9 87
Lethbridge, casernes de la police à cheval	20,121 54	.....	.....	20,121 54
Long Lac, école industrielle.....	36 62	.....	.....	36 62
Maple-Creek, casernes de la police à cheval	642 00	.....	.....	642 00
Medicine-Hat do	351 43	.....	.....	351 43
McLeod, maison de douane.....	4,300 59	.....	.....	4,300 59
do hôpital général.....	1,000 00	.....	.....	1,000 00
Prince-Albert, palais de justice et prison.....	9,897 38	32 47	.....	9 9 85
do casernes de la police à cheval.....	59,788 97	.....	.....	59,788 97
Édifices publics en général .....	.....	.....	2,059 21	2,059 21
Qu'Appelle, école industrielle	11,512 97	.....	.....	11,512 97
Regina, palais de justice	3,387 20	46 96	.....	3,434 16
do prison et asile des aliénés	5,747 96	133 14	.....	5,881 10
do résidence du lieutenant-gouverneur	296 69	.....	.....	296 69
do casernes de la police à cheval.....	31,653 85	.....	.....	31,653 85
do Chambre du Conseil du Nord-Ouest.....	167 66	.....	.....	167 66
do édifices publics—digue pour apr d'eau	740 02	.....	.....	740 02
do manège.....	.....	413 60	.....	413 60
Touchwood-Hill, casernes de la police à cheval.....	413 00	.....	.....	413 00
Montagne de Bois do	1,565 60	.....	.....	1,565 60
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Agassiz, ferme expérimentale	61 76	.....	.....	61 76
Nanaimo, bureau de poste, etc	220 75	150 88	.....	371 63
New-Westminster, bureau des terres .....	.....	42 00	.....	42 00
do pénitencier.....	18,561 43	.....	.....	18,561 43
do bureau de poste, etc	440 45	1,063 49	.....	1,503 94
Victoria, bureau du sous-receveur général.....	2,202 00	.....	.....	2,202 00
do maison de douane .....	.....	120 91	.....	120 91
do bureau de poste .....	.....	1,392 62	.....	1,392 62
do station de quarantaine .....	.....	30 00	.....	30 00
<i>Angleterre.</i>				
Maison du haut-commissaire à Londres .....	.....	245 01	.....	245 01
A reporter	969,293 22	202,890 56	137,079 86	1,309,263 64

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.				
Report.....	\$ cts. 989,293 22	\$ cts. 202,890 56	\$ cts. 137,079 86	\$ cts. 1,309,263 64
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS.				
	Salaires des mécani- ciens, etc.	Chauffage	Eclairage.	Eau.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
	\$ cts.	\$ cts.		
Amherst, bureau de poste	457 23	260 06	56 15	773 44
Antigonish do	45 00			45 00
Arichat do		102 00		102 00
Baddeck do	200 00	87 50	37 38	324 88
Halifax, édifice fédéral	2,261 59	956 94	2,052 00	975 00
do entrepôt de vérification	508 80	52 35	33 00	189 90
do pénitencier	450 00	44 13	9 00	503 13
New-Glasgow, bureau de poste	439 75	175 74	88 22	12 00
Sydney-Nord do	166 65	195 00		361 65
Pictou, douane	180 80	161 47		342 27
do hôpital de marine.....		107 28		107 28
Truro, bureau de poste	410 80	143 04	78 40	15 00
Windsor do	400 00	220 52	93 00	75 00
Yarmouth, bureau de poste, etc.	416 90	200 00	439 60	60 00
				1,116 50
<i>Ile du Prince-Rouard.</i>				
Charlottetown, édifice fédéral..	1,721 76	415 60	1,516 62	25 50
Montague, bureau de poste.....	74 41	68 13	2 70	3,678 88
Summerside do	402 37	279 77	40 80	145 24
				722 94
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst, bureau de poste, etc..	415 97	811 53		1,227 50
Charleton (St-Jean) b de poste, etc			154 56	20 00
Chatham, bureau de poste, etc.		123 29	73 60	194 89
Frédéricton do	402 50	353 26	300 87	33 00
Moncton do	412 70	228 35	635 69	134 00
Newcastle do	430 66	395 75	210 30	1,036 71
Portland do		26 98	46 25	82 00
Saint-Jean, douane	1,950 68	1,747 97	137 90	409 20
do hôpital de marine.....		413 34	286 00	16 54
do pénitencier	450 00	48 06	7 50	505 50
do bureau de poste.....	1,007 93	534 24	1,803 30	315 07
do caisse d'épargne.....		253 00	89 20	342 20
St-Stephen, bur. de poste, etc.	415 96	154 50	391 80	51 75
Sussex do	408 78	180 18		588 96
Woodstock do	421 05	174 99	295 13	34 00
				925 17
<i>Québec.</i>				
Hull, bureau de poste, etc.....	149 96	377 66	31 04	69 00
Montréal, douane	870 00	1,147 67	384 15	377 15
do salle d'exercice.....	703 63	493 66		1,197 29
do entrepôt de vé. ificat.....	1,110 00	1,623 19	309 75	449 95
do bur du revenu de l'in.	731 40	282 15	132 45	96 9
do bureau de poste.....	1,247 94	1,045 33	2,927 66	2,587 83
				7,808 76
A reporter	19,265 22	13,884 57	12,666 36	6,028 79
				51,844 94

ANNEXE N^o 1—Suite

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—Suite.				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	969,293 22	202,890 56	137,079 86	1,309,263 64
	Salaires des mécani- ciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.
DEPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—Suite.				
<i>Québec -Fin.</i>				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	19,265 22	13,884 57	12,666 36	6,028 79
Montréal, bur. de poste de la rue Ste-Catherine.....			6 00	6 00
do do Notre-Dame.....			14 00	13 30
do do St-Laurent.....			8 20	8 55
Québec, citadelle.....	48 50	206 49	105 97	360 96
do bur. du commis des travaux.....	7 12			7 12
do do des insp. mes. du b.....	495 00			495 00
do douane.....	1 65	701 02	28 87	20 00
do entropôt de vérification.....	1,290 21	741 29		600 00
do hôpital de marine.....		1,650 00		1,650 00
do observatoire.....			109 75	109 75
do bureau de poste.....		503 42	627 52	2,781 60
Sherbrooke, bur. de poste, etc.....	432 57	135 19	353 75	50 00
Sorel do.....	410 45	262 05	79 50	500 00
Saint-Jean do.....	350 00	160 00		30 00
St-Vincent-de-Paul, péniten- cier.....		1,472 00		1,472 00
Trois-Rivières, douane.....	583 30	222 34		72 76
do bureau de poste.....	406 08	183 05	191 70	60 00
<i>Ontario.</i>				
Amherst, bureau de poste, etc.....	450 65	229 19	72 01	751 85
Barrie do.....	403 80	262 00	246 44	25 00
Belleville do.....	609 20	411 50	482 88	21 00
Berlin do.....	412 88	147 33	192 70	752 91
Brantford do.....	621 05	278 62	245 00	1,144 67
Brockville do.....	425 52	251 50	457 80	255 00
Chatham do.....	859 25	70 00	268 81	1,389 82
Clifton do.....	410 55	322 00	34 18	24 38
Cobourg, revenu de l'intérieur. do bureau de poste.....	180 00	220 00	105 60	505 60
Cornwall do.....	381 66	185 40	452 50	33 75
Dundas do.....		31 25	33 04	64 29
Dunnville, bureau du canal.....				813 45
Galt, bureau de poste.....	403 90	258 65	150 90	125 00
Gananoque, douane.....		125 00		1,000 84
Guelph do.....	448 81	277 99	226 60	37 44
Hamilton, do.....	405 00		37 58	21 00
do bureau de poste.....	988 65	1,359 87	1,708 79	50 00
Kingston, bureaux des péages sur canaux.....				13 50
A reporter.....	30,291 02	24,551 63	18,806 70	10,755 82
				84,405 17
				1,309,263 64

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
EDIFICES PUBLICS—Fin.						
Report.....	969,293 22	202,890 56	137,079 86	1,309,263 64		
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—<i>Suite.</i>						
<i>Ontario—Fin.</i>						
Report.....	30,291 02	24,551 60	18,806 70	10,755 82	84,405 17	
Kingston, douane.....	485 84	80 80	74 50	641 14		
do revenu de l'intérieur.....	1,440 00	59 00	35 12	94 12	1,440 00	
do collège militaire.....						
do pénitencier.....						
do bureau de poste.....	1,503 32	340 00	312 80	45 96	2,202 08	
London, douane.....	46 00	522 84	139 40	64 78	773 02	
do bureau de poste.....	1,000 00	600 61	427 65	36 00	2,064 26	
Orangeville, bureau de poste..	610 35	217 75	35 75		863 85	
Perth, bur. du revenu de l'int..	45 09				415 09	
Peterborough, bur. de poste....	296 58	228 09	29 20		553 87	
Port-Hope do.....	414 35	149 50	171 50		735 35	
Stratford do etc....	604 50	268 90	315 60	47 25	1,236 25	
Ste-Catherine do etc....	422 47	325 89	190 85	45 00	984 12	
St-Thomas do.....	423 75	379 35	352 60	9 60	1,165 30	
Toronto, douane.....	500 00	432 00	118 16	90 00	1,140 16	
do entrepôt de vérificat..	2,682 98	959 35	25 52	175 00	3,842 85	
do bur. du rev. de l'int..	180 00	379 54	125 01	59 25	743 80	
do bur. de poste.....	1,307 42	758 75	2,226 05	789 25	5,081 47	
Windsor do etc.....	1,015 10	453 37	416 68	81 65	1,966 80	
<i>Manitoba.</i>						
Winnipeg, douane.....	70 00	757 00	210 60		1,037 60	
do bur. des terres fédér..		266 00	2 40		268 40	
do bât. des immigrants..		31 25			31 25	
do bureau de poste.....	2,081 21	2,340 77	696 17	295 83	5,413 98	
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>						
Prince-Albert, palais de just. etc	545 44	286 73			832 17	
Régina, do.....	228 00	562 56		19 50	810 06	
do prison et asile des alié- nés.....	22 50				22 50	
do bureau de poste.....		273 66			273 66	
<i>Colombie-Britannique.</i>						
Nanaimo, bureau de poste.....	600 00	135 00	144 15	36 00	915 15	
New-Westminster, bur. de poste	600 00	185 87	103 48		889 35	
Victoria, douane.....		78 50			78 50	
do bureau de poste.....		217 50	800 13	30 00	1,047 63	
EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL....	810 00	1,720 82			2,540 82	
Totaux.....	48,110 08	37,918 98	25,790 20	12,690 51	124,509 77	
A reporter.....			969,293 22	202,890 56	261,569 63	1,433,773 41

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts	\$ cts	\$ cts.
Report.....	969,293 22	202,890 56	261,589 63	1,433,773 41
HAVRES ET BRISE-LAMES.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Annapolis, rivière—Amélioration du chenal.....	*125 00			125 00
Arisseg, travaux du havre.....	*541 41			541 41
do jetée.....	6,450 28			6,450 28
Avonport, quai.....	*816 00			*816 00
Barney, rivière (dragage du chenal).....	*1,690 60			1,690 60
Bayfield (Pomquet) quai.....	*4,244 24	2,495 00		6,739 24
do dragage, etc.....	5,907 64			5,907 64
Baie Saint-Laurent.....	1,330 27			1,330 27
Belliveau, anse, quai.....	*1,120 52			1,120 52
Bras-l'Or. Grand, do.....	1,223 45			1,223 45
Big Pond.....	400 00			400 00
Blue Rock.....	2,327 78			2,327 78
Boularderie.....	1,237 77			1,237 77
Broad Cove, jetée.....	\$1,000 00			
do do.....	Crédit. 4,075 36			
	5,075 36			5,075 36
Brulé, quai.....	*1,045 13			1,045 13
Canada, cr que du, jetée.....	*550 00			550 00
Cap, anse du, brise-lames.....	*1,304 38			1,304 38
Cherry Hill—havre pour bateaux.....	*150 00			150 00
Chester, canal—Couper un passage.....	*40 00			40 00
Cheverie, jetée.....		505 05		505 05
Chipman, ruisseau de, brise-lames.....	*1,620 00			1,620 00
Church Point, quai.....	*1,692 00			1,692 00
Clifton—(vieilles granges).....	1,496 43			1,496 43
Comanville.....	3,135 56			3,135 56
Cow Bay (B. des Vaches) b.-lames.....	*\$1,000 00			
do do do.....	Crédit. 5,291 37			
	7,291 37			7,291 37
Cranberry Head, brise-lames.....	*1,297 15	768 74		2,065 89
Digby, j-tée.....	*\$11,632 00			
do do.....	Crédit. 7,467 68			
	19,099 68			19,099 68
Eagle Head, quai.....	*1,344 67			1,344 67
Eatonville do.....	120 99			120 99
Economy, brise-lames.....	1,546 64			1,546 64
Fox Island ou Lawrencetown.....	770 00			770 00
Grand Narrows, quai.....	*543 00			543 00
Great Tancook, lie.....	1,255 44			1,255 44
Green Cove ou havre de Port-Maitland.....	*1,971 66			1,971 66
do brise-lames.....		53 65		53 65
Gros Nez do.....	*108 95			108 95
Hall, havre de.....	*310 00			310 00
Hampton, jetée.....	*1,538 10			1,538 10
Harbourville, brise-lames.....	*323 00			323 00
Harengs, anse aux.....	*955 22			955 22
Iron, quai—Grand Narrows.....	*746 70			746 70
Kingsport (ci-devant "Oak Point"), jetée.....	*1,738 14			1,738 14
La Have, îles (couper un passage).....	*600 00			600 00
do rivière (débarrasser le chenal).....	*280 00			280 00
A reporter.....	1,054,656 05	20,613 00	261,589 63	1,522,958 68

* Sommes dépensées par le gouvernement provincial entre 1867. et 1879, et remboursées par le Canada. (O. C. n° 76,362, daté le 7 avril 1887.)

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,054,656 05	206,713 00	261,589 63	1,522,958 68
HAVRES ET BRISE-LAMES—Suite.				
<i>Nouvelle-Ecosse—Suite.</i>				
Lismore	702 39			702 39
Little Narrows	75 00			75 00
Liverpool, havre—Dragage de la barre.....	* 06 62			506 62
Lower Horton	737 31			737 31
Mabou, havre	1,998 28			1,998 28
Maitland, jetée		499 86		499 86
Margaree, havre—Réparations à la grève	* 274 83			274 83
Margaretville, jetée	* \$ 694 67			
do	crédit. 3,416 93			
	4,111 60			4,111 60
Matagawatch—Canal à bateaux.....	* 220 00			220 00
Meteghan Cove, j-tée.....	1,447 33			1,447 33
do rivière, brise-lames.....	* \$ 1 283 33			
do do	crédit.... 2,690 63			
	3,973 96			3,973 96
Militia Point, quai.....	* 684 00			684 00
Mills, havre	* 1,068 20			1,068 20
Morden, brise-lames.....	* 60 00			60 00
Moydart, anse.....	299 78			299 78
McNair, anse.....	3,535 57			3,535 57
Ogilvie, quai	* 470 00			470 00
Parrsboro', jetée.....	* 1,674 80	299 93		1,974 73
Peterson ou havre Black Rock.....	* 507 27			507 27
Pickett, jetée.....	* 55 00			55 00
Pictou, île, quai	* \$ 400 00			
do do	867 67			
	1,267 67			1,267 67
Plympton, quai.....	* 100 00			100 00
Port George, havre	* 1,076 75			1,076 75
do Greville, quai.....	* \$ 938 00			
do do	1,415 10			
	2,353 10			2,353 10
do Hood do	* 916 11	250 00		1,166 11
do Hood, île, brise-lames	* 654 47			654 47
do Latour, canal—creusage du passage.....	* 658 33			658 33
do Lorne, havre	* 1,589 33			1,589 33
do Mouton, brise-lames.....	* \$ 431 65			
do do	3,284 83			
	3,716 48			3,716 48
Saumon, rivière au, jetées	* \$ 329 92			
do do	1,498 97			
	1,828 89			1,828 89
Saulnierville, quai.....	* 1,926 53			1,926 53
Sheet, havre	1,772 66			1,772 66
Sheburne, havre.....	* 167 00			167 00
Somerville do —enlèvement du rocher	* 51 00	769 98		847 98
South Ingonish, havre	801 65			801 65
Spencer, île, quai	2,037 49			2,037 49
A reporter.....	1,097,975 45	208,559 77	261,589 63	1,568,124 85

*Sommes dépensées par le gouvernement provincial entre 1867 et 1879, et remboursées par le Canada. (O. C. n.° 76; 362, datée de 7 avril 1887.)

ANNEXE N° 1—Suite.

Designation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts	\$ cts.
Report.....	1,097,975 45	208,559 77	261,689 63	1,568,124 85
HAVRES ET BRISE-LAMES—Suite.				
<i>Nouvelle-Ecosse—Fin.</i>				
Tancook, île	*2,000 00	.....	.....	2,000 00
Tracadie, havre de.....	*1,228 69	.....	.....	1,228 69
Trout Cove ou Centreville, brise-lames* \$ 685 00	.....	.....	.....	.....
do do do 1,491 75	.....	.....	.....	.....
Tusket Wedge—enlèvement d'obstacles	2 676 75	.....	.....	2,676 75
do quai	*195 00	.....	.....	195 00
Victoria, jetée	*500 00	.....	.....	500 00
Arichat-Ouest, brise-lames.....	*450 00	.....	.....	450 00
Western Head.....	*2,000 00	.....	.....	2,000 00
Pointe Blanche, brise-lames.....	2,544 03	.....	.....	2,544 03
Canal White Tavern—passage d'entrée.....	*1,643 55	.....	.....	1,643 55
Anse Willow	*836 42	.....	.....	836 42
Yarmouth, havre de	*1,796 97	.....	.....	1,796 97
.....	*1,311 95	.....	.....	1,311 95
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Belfast, jetée .....	.....	285 54	.....	285 54
Cascumpac, jetée.....	3 837 25	.....	.....	3,837 25
Hickey, jetée.....	.....	388 99	.....	388 99
Malpèque .....	.....	248 24	.....	248 24
Murray, havre de .....	.....	548 62	.....	548 62
Neuf-Milles, creek des .....	.....	200 55	.....	200 55
New-London, havre de	320 00	248 25	.....	568 25
Cardigan-Nord .....	.....	21 21	.....	21 21
Pinette	265 96	.....	.....	265 96
Souris, Knight's Point.....	6 605 18	.....	.....	6,605 18
Vernon, rivière—jetée	638 99	.....	.....	638 99
Victoria, jetée.....	.....	38 77	.....	38 77
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Anderson's Hollow, brise-lames, Baie du Rocher..	2,119 05	.....	.....	2,119 05
Baie Verte, quai de délestage	4,981 84	.....	.....	4,981 84
Belliveau, village.....	45 57	.....	.....	45 57
Cap Tormentine, brise-lames.....	4,744 43	.....	.....	4,744 43
Clifton	748 75	.....	.....	748 75
Cocaigne, quai	984 96	.....	.....	984 96
Dalhousie, quai de délestage.....	7,882 50	.....	.....	7,882 50
Grande-Anse	559 62	.....	.....	559 62
Richibouctou, havre de	2,956 16	.....	.....	2,956 16
Saint-Jean do (Negro Point, brise-lames).....	89 73	.....	.....	89 73
do do (Ile à la Perdrix).....	880 53	.....	.....	880 53
Saint-Jean, rivière—enlèvement de chicots .....	.....	.....	250 00	250 00
do —rivière des Chutes à .....	.....	.....	.....	.....
do l'île aux Ours..... \$917 24	.....	.....	.....	.....
do —Ile aux Ours et Fré- deniction	600 00	.....	.....	.....
A reporter	\$1,517 24	1,152,919 33	210,539 94	261,839 63
				1,625,298 90

* Sommes dépensées par le gouvernement provincial entre 1867 et 1879, et remboursées par le Canada. (O.C. n° 76,362, daté le 7 avril 1887.)

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien	Total.
	\$ cts	\$ cts.	\$ cts	\$ cts.
Report.	\$1,517 24	1,152,919 33	261,839 63	1,625,298 90
HAVRES ET BRISE-LAMES—Suite.				
<i>Nouveau-Brunswick—Fin.</i>				
Saint-Jean, rivière — Frédéricion et Woodstock.....	415 87			
do —en amont des Grandes Chutes.....	2,725 35			
Saumon, rivière au (en haut)	4,658 46			4,658 46
Wilson's Beach.	2,855 00			2,855 00
	500 00			500 00
HAVRES EN GÉNÉRAL, provinces maritimes			10,517 07	10,517 07
<i>Québec.</i>				
Bagotville (Saint-Alphonse), jetée	216 98			216 98
Baie des Pères, j-tée, rivière Ottawa (en haut)....	3,000 00			3,000 00
Baie Saint-Paul, jetée		35 66		35 66
Beaufort, jetée	54 75			54 75
Bélœil, jetée et estacades			82 00	82 00
Berthier (en haut)	99 97			99 97
Cap de la Madeleine	3,000 00			3,000 00
Carleton, jetée	399 84			399 84
Cascades, jetée.....	403 41			403 41
Chenal du Moine, brise-glaces à Ste-Anne de Sorel	947 67			947 67
Coteau-du-Lac, jetée	3,025 30			3,025 30
Flint, quai de—lac Mégantic.....		323 78		323 78
Havres, etc., en général.....			10,636 72	10,636 72
Ile aux Coudres, j-tée		249 94		249 94
Ile aux Goélands, brise-lames—Etang du Nord....	6,642 40			6,642 40
Ile Perrot, jetée	4,880 75			4,880 75
Ile Verte do	3,606 30			3,606 30
Kamouraska, jetée.....	318 44			318 44
Laprairie, havre de	4,989 75			4,989 75
Les Eboulements, jetée.....		189 24		189 24
L'Islet, jetée		215 91		215 91
Long-Sault, jetée.....	800 00			800 00
Longueuil do	10,322 42			10,322 42
Malbaie do		28 18		28 18
New-Carlisle do	1,405 06			1,405 06
Percé do	2,112 21			2,112 21
Jetées en aval de Québec			641 21	641 21
Piopolis, quai—lac Mégantic		77 00		77 00
Port-Daniel, jetée	17,486 58			17,486 58
Québec, havre de			80 55	80 55
do quai de la Reine.....		632 63		632 63
Rivière du Lièvre	45,329 04			45,329 04
do du Loup (en bas) jetée	640 56	234 38		874 94
do Madawaska	783 65			783 65
do Nicolet, havre de refuge.....	19,058 83			19,058 83
do Ouelle, jetée		935 00		935 00
do Richelieu			60 00	60 00
do do —brise-glaces à Sorel	9,271 68			9,271 68
do Saguenay, Grande-Décharge, lac St-Jean..	118 78			118 78
do Sainte-Anne de Beaupré.....	1,187 13			1,187 13
do Saint-François	2,795 69			2,795 69
A reporter	1,303,829 98	213,461 66	283,856 98	1,801,148 62

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts	\$ cts.	\$ cts.
Report	1,303,829 98	213,461 66	283,856 98	1,801,148 62
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
<i>Québec—Fin.</i>				
Fleuve Saint-Laurent.....			228 25	228 25
do do briser la glace entre Sorel et Trois-Rivières.....			4,983 96	4,983 96
Fleuve Saint-Laurent, enlèvement de chaînes et ancres.....	915 90			915 90
Fleuve Saint-Laurent, levée hydrographique.....			4,128 72	4,128 72
Rivière Saint-Louis, creusement du coursier.....	2,111 26			2,111 26
do Yamaska.....	3,664 42		507 97	4,172 39
Sainte-Adélaïde de Pabos (Petit Pabos).....	18 13			18 13
Sainte-Anne du Saguenay, jetée.....	2,100 00			2,100 00
Saint-François, jetée (Ile d'Orléans).....	215 75			245 75
Saint-Frédée, jetée.....	2,799 01			2,799 01
Saint-Laurent, jetée (Ile d'Orléans).....	413 24			413 24
Saint-Michel, jetée.....		821 02		821 02
Tadoussac, jetée (Anse à l'Eau).....		48 51		48 51
Trois-Rivières, Pte du Moulin à Vent, brise-glace.....	1,650 52			1,650 52
Trois-Pistoles, jetée.....	363 20			363 20
Vaudreuil, quai (octroi du gouvernement).....	2,400 00			2,400 00
<i>Ontario.</i>				
Bayfield, port de.....	13 82			13 82
Belleville do.....	7,351 01			7,351 04
Burlington, chenal de la baie de.....		128 25	595 13	723 38
Chantry, île, brise-lames.....	115 15			115 15
Cobourg, port de.....	434 97			434 97
Collingwood, port de.....	5,003 80			5,003 80
Goderich, port de.....	1,699 54			1,699 54
Ports en général.....			10,858 43	10,858 43
Hilton ou Marksdale, lac Huron.....	6,996 31			6,993 31
Kamiistiquia, rivière.....	23,410 47			23,410 47
Kincardine, port de.....	4,951 79			4,951 79
Kingston do.....	5,148 25			5,148 25
Kingville do.....	2,394 26			2,394 26
Lac des Bois (octroi du gouvernement), barrage à travers le débouché.....	7,000 00			7,000 00
Little Current (<i>Petit-Courant</i>), lac Huron.....	7,183 93			7,183 93
Rivière de la Petite Nation.....	3,010 14			3,010 14
Mattawan, jetée.....	1,200 00			1,200 00
Midland, port de.....	23,455 07			23,455 07
McGregor's Creek.....	4,548 08			4,548 08
Oakville, port de.....	9 83 35			9,843 35
Owen-Sound, port de.....	1,032 50			1,032 50
Parry-Sound do.....	200 00			200 00
Port-Albert do.....	2,087 93			2,087 93
do Arthur, brise-lames.....	56,509 51			56,509 51
do Arthur—dragage.....	3,473 80			3,473 80
do Elgin, port de.....	10,337 13			10,337 13
do Hope do.....	2,362 72			2,362 72
Portsmouth do.....	5,220 22			5,220 22
Rivière Ottawa—Déroit en amont de Pembroke.....	3,480 65			3,480 65
Rivière des Pêches.....	1,505 00			1,505 00
Rondeau, port de.....	893 68			893 68
A reporter.....	1,521,374 62	214,459 44	305,159 44	2,040,993 50

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts	\$ cts.
Report.....	1,521,374 62	214,489 44	305,159 44	2,040,993 50
HAVRES ET BRISE-LAMES—Fin.				
<i>Ontario—Fin.</i>				
Sargeen, jetée de la rivière.....	3,419 00	.....	.....	3,419 00
Sault Sainte-Marie.....	316 79	.....	.....	316 79
Sheguandah, Grande Manitouline.....	311 66	.....	.....	311 66
Southampton, port de.....	1,477 50	.....	.....	1,477 50
Thornbury do (dragage).....	2,497 75	.....	.....	2,497 75
Tolsma, baie de, île Cockburn.....	269 01	.....	.....	269 01
Toronto, port de.....	19,880 94	.....	.....	19,880 94
<i>Manitoba.</i>				
Ports en général.....	.....	.....	3,637 83	3,637 83
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Rivière Saskatchewan-Nord.....	11,282 37	.....	.....	11,282 37
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Cowichan, rivière.....	1,490 94	.....	.....	1,490 94
Esquimalt, bassin de radoub.....	90,727 48	.....	6,342 63	97,070 11
Fraser, rivière.....	9,997 92	.....	.....	9,997 92
Nanaimo, port de—Enlèvement du rocher Nicol..	9,996 40	.....	.....	9,996 40
Rivière Nicomeckel—Enlèvement de chicots.....	999 49	.....	.....	999 49
do Serpentine.....	942 75	.....	.....	942 75
do Somass.....	497 50	.....	.....	497 50
Victoria, port de—“ <i>Rocher Dredger.</i> ”.....	5,993 00	.....	.....	5,993 00
PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.....				
DRAGEURS.....	14,139 59	32,421 46	8,458 14	46,561 05
DRAGAGE.				
<i>Nouvelle-Ecossé.</i>				
Cheticamp.....	\$6,491 73	.....	.....	.....
Milieu, rivière du, Pictou.....	1,082 19	.....	.....	.....
Pictou, port de—	.....	.....	.....	.....
Quai du c. de fer, \$ 351 71 } 2,264 31	.....	.....	.....	.....
do Marché. 2,273 60 } 2,273 60	.....	.....	.....	.....
Port-Hood.....	432 87	.....	.....	.....
Wallace.....	2,809 40	.....	.....	.....
Yarmouth, port de.....	5,584 33	.....	.....	.....
	\$19,024 83	.....	.....	.....
<i>Île du Prince-Edouard.</i>				
Tignish, port de.....	4,388 20	.....	.....	.....
A reporter.....	\$23,413 03	1,695,554 71	323,598 04	2,266,033 65

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Report.....	\$23,413 04	1,695,554 71	246,880 80	323,568 04	2,266,033 65.
DRAGAGE—Fin.					
<i>Nouveau-Brunswick.</i>					
Belle-Ile, pointe.....	\$2,083 07				
Grand-Lac	3,001 65				
Richiboucton	1,447 35				
	6,532 07				
PROVINCES MARITIMES EN GÉNÉRAL.....	32 15				
Total, provinces maritimes.....	\$29,977 25				
<i>Québec.</i>					
Chateauguay, rivière.....	\$3,214 78				
Gatineau, do	1,645 22				
Laprairie, port de.....	\$1,990 00				
Papineauville, port de....	197 46				
Rivière-du-Loup (<i>en bas</i>)...	518 50				
do (<i>en haut</i>)	3,876 50				
Rivière Richelieu.....	2,559 77				
do Saint-François	4,113 55				
do Saint-Maurice.....	1,000 00				
do Sainte-Anne de la Pérade.....	€35 00				
Valleyfield, port de.....	615 30				
En général.....	971 10				
	\$21,235 18				
<i>Ontario.</i>					
Cobourg, port de.....	\$ 661 00				
Goderich, do	2,523 28				
Kincardine, do	1,093 36				
Oakville, do	4,147 50				
Port-Elgin, do	50 00				
Port-Hope, do	1,574 28				
Rivière Saugeen.....	240 00				
do Nation du sud	670 44				
En général	1,696 02				
	12,659 88				
<i>Manitoba.</i>					
Rivière-Rouge	\$1,320 00				
Rivière de la Vase Blanche	1,841 17				
En général.....	6,249 67				
	12,410 84				
<i>Colombie-Britannique.</i>					
Rivière Fraser	\$4,515 77				
Bsquimalt, port.....	1,831 63				
Victoria, do	8,646 81				
	14,994 21				
	91,377 36				
DRAGAGE—SERVICE GÉNÉRAL.....			2,150 74		
A reporter.....	1,786,932 07	246,880 90	325,748 78	2,359,561 75	19.

[1888]

ANNEXE N° 1.—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,786,932 07	246,880 90	325,743 78	2,359,556 75
GLISSOIRS ET ESTACADES.				
Saguenay, estacades de la région du	2,409 96	742 75	1,475 82	4,628 53
Saint-Maurice, do		18,242 52	16,943 92	35,186 44
Ottawa, do			20,374 54	20,374 54
Ottawa, estacades de la rivière	2,659 13	6,814 73		9,473 86
Gatineau, do	400 00	2,618 24		3,018 24
Madawaska, do	4,061 33	2,356 95		6,418 28
Coulonge, do	827 38	210 60		1,037 98
Noire, do	734 83	310 71		1,045 54
Pétéwawa, do		3,409 34		3,409 34
Rivière-du-Loup (en haut)—Améliorations à la Grande-Chute	4,130 75			4,130 75
Newcastle, travaux du district de.....	1,345 50	2,707 92	2,035 61	6,089 03
PONTS ET CHEMINS.				
Pont de Dunnville, Grande-Rivière		353 73		353 73
do Portage-du-Fort	2,301 28			2,301 28
Chemin de Hamilton et Port-Dover			243 20	243 20
do Témiscouata.....		821 15		821 15
Pont Des Joachims	774 08			774 08
Ottawa, chemin qui conduit à la Dynamo House.	9,409 36			9,409 36
do place l'artier	860 57			860 57
do pont des Chaudières		499 62		499 62
do do Sapeurs.....		504 55		504 55
do pointe Nepean			6 00	6 00
do rue Saint-Patrice			25 60	25 60
do pont suspendu Union		1,352 70		1,352 70
do rue Wellington	4,687 46			4,687 46
Chemin de la Rivière-Rouge			3 90	3 90
Pont de Battleford, rivière Bataille, T.N.-O.....	97 56			97 56
Pont de la rivière de l'Arc, près de Calgary.....	21,568 19			21,568 19
do do du Conde	1,000 00			1,000 00
Pont du creek de la Mâchoire-d'Orignal.....	300 00			300 00
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Cap Sable	\$ 274 51			
Chéticamp	641 74			
Low-Point	50 00			
Meat-Cove	1,864 94			
	\$ 2,832 19	3,136 10		3,136 10
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Entre l'île et la terre ferme (octroi).....			1,946 66	1,946 66
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Baie de Fundy.....	\$1,187 20			
Acuminac.....	427 20			
	\$ 1,614 40			
A reporter	\$ 4,446 59	1,847,635 60	287,826 41	368,804 03
				2,504,266 04

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts	\$ cts.	
Report.....	\$ 4,446 59	1,847,635 60	287,826 41	368,804 03	2,504,266 02
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—<i>Fin.</i>					
<i>Terriensuvs.</i>					
Cie Anglo-Américaine, octroi à la ligne du Cap-Ray.....	\$ 250 00				
<i>Québec.</i>					
Côte nord du Saint-Laurent, Québec à Grosse-Île.....	\$ 719 09				
Côte nord du Saint-Laurent, vers la Pointe aux Équi- maux	6,582 42	4,616 24			4,616 24
Iles de la Madeleine.....	2,503 00				
Iles d'Anticosti	2,218 00				
	\$ 12,022 51				
SAINT-LAURENT (en bas) ET PROVINCES MARITIMES EN GÉNÉRAL.....	5,817 86			22,536 96	22,536 96
<i>Ontario.</i>					
Bath et Amherst.....			29 24	29 24	29 24
Warton à Tobermory.....	5,600 00				5,600 00
<i>Territoire du Nord-Ouest.</i>					
Battleford à Edmonton via Fort Pitt.....	15,608 74				15,608 74
Battleford à Humbolt.....	12,769 54				12,769 54
Humbolt à Qu'Appelle.....	5,525 20				5,525 20
Traverse de Clark à Prince-Albert, Stobart et Batoche.....	6 50				6 50
Lignes télégraphiques en général.....			23,264 93		23,264 93
<i>Colombie-Britannique.</i>					
Rancho Australien à Barkerville.....	833 29				833 29
Lignes télégraphiques en général.....			100 00		100 00
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL			10,064 85		10,064 85
BALISES ET BOUÉES.					
Joggins, rivière—Installation des bouées.....	\$ 62 00				
Jordan, port de—Balise sur le récif	300 00				
Lockport—Installation des bouées.....	261 97				
Victoria, pont de— de	127 09				
			*751 08		*751 08
A reporter.....	1,893,585 11	287,826 41	425,550 87		2,605,962 39

*Somme dépensée par le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse entre 1867 et 1879, et remboursée par le gouvernement fédéral. (O. C. n° 76,362, en date du 7 avril 1887.)

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Totaux.
	\$ cts	\$ cts	\$ cts.	\$ cts.
Report	1,892,585 11	287,826 41	425,550 87	2,605,962 39
DIVERS.				
Explorations et inspections			25,556 00	25,556 00
Sentences arbitrales	\$ 3,329 78			
do do veuve F. H. Ennis, sentence arbitrale et frais	6,515 38			
Agent et dépenses imprévues, Col.-Brit.			9,845 16	9,845 16
Divers :—			4,438 92	4,438 92
S. McLaughlin—Subvention annuelle en qualité de photographe	\$ 400 00			
Gratification à la veuve de Thos. Lambkin	90 00			
E. V. Bodwell—Services comme comptable, Victoria, C.-B.	2,200 00			
J. W. McKeen—Télégraphiste, T. N.-O.—Perte de temps et de la santé pendant l'insurrection	190 00			
Michael Welsh—Gratification, 2 mois de traitement de feu son fils James Walsh	180 00			
Commis surnuméraires—Prépara- tion de rapport pour le parlement.	458 80		3,428 80	3,428 80
Totaux	1,892,585 11	287,826 41	468,820 65	2,649,232 17
TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉ- CIAUX DU PARLEMENT.				
Rivière Saint-Laurent—Creusage du chenal entre Québec et Montréal	195,000 00			195,000 00
Québec, amélioration du port de	418,710 83			418,710 83
Lévis, bassin de radoub de	166,000 00			166,000 00
Totaux	779,710 83			779,710 83
Grands totaux	2,672,295 94	287,826 41	468,820 65	3,428,943 00

O. DIONNE,
Comptable.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 20 novembre 1888.

ANNEXE N° 2.

—
RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888

PAR

THOMAS FULLER, ARCHITECTE EN CHEF.

ANNEXE No 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

Réf n° 92,334.

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

OTTAWA, 22 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les édifices et les travaux publics sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS FULLER,
Architecte en chef.

A. M. A. GOBEIL,
Secrétaire, ministère des travaux publics, Ottawa.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Diverses réparations ont été faites à l'ameublement et aux châssis, et le terrain a été nivelé.

MONTAGUE.

BUREAU DE POSTE.

La clôture a été terminée, mais il n'a été fait qu'une partie du nivellement et du trottoir, vu que l'entrepreneur a abandonné les travaux avant la fin.

Plans, etc, préparés par le département.

Architectes surveillants, MM. Stirling et Harris.

Entrepreneur, M. L. A. Wilmot.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

La propriété a été clôturée; des châssis doubles à coulisse ont été faits; et des petites réparations ont été exécutées sous la surveillance du département.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

BADDECK.

BUREAU DE POSTE, ETC., ÉDIFICE.

Un hangar en bois qui doit servir à l'emmagasinement de la houille a été construit; une certaine étendue de nivellement a été exécutée; l'égoût a été recouvert, et on a fait certaines installations et élevé un mât.

HALIFAX.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

La couverture en feutre et en gravier, les lucarnes, les parapets et les saillies ont été renouvelés, et l'édifice a subi des réparations générales, etc.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

BUREAU D'IMMIGRATION.

Certaines réparations nécessaires ont été exécutées, et quelques articles d'aménagement de bureaux ont été fournis.

STATION DE LA QUARANTAINE, ILE LAWLOR.

La boiserie des différents édifices a subi des réparations complètes et a été peinte; une nouvelle cuisine a été construite; de nouveaux tuyaux d'égout ont été posés; la cave a été planchée; et le bureau du médecin a été installé et garni.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

Entrepreneur, M. Samuel Brookfield.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les tuyaux de la chaudière à l'eau chaude ont dû être renouvelés par suite de l'effet corrosif de l'eau; le bureau de la douane a été muni d'un coffre-fort et des petites réparations ont été exécutées.

SYDNEY-NORD.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'édifice qui a été décrit dans un rapport précédent a été terminé, garni et occupé. Les plans, etc., ont été préparés par le département, qui a eu aussi la surveillance des travaux.

Commis des travaux, M. Charles P. Moffat.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice et de l'installation du bureau, MM. MacDonald, Treen et Henderson.

Entrepreneurs du mobilier, MM. W. H. Moore et Cie.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, la *Truro Manufacturing Co.*

PICTOU.

DOUANE.

Le 18 octobre dernier un contrat a été passé avec M. C. B. Thompson, de New-Glasgow, pour la construction d'un appareil de chauffage à l'eau chaude qui a été installé et terminé.

Les plans, etc., ont été préparés, et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. W. J. Lorrain.

HOPITAL DE LA MARINE.

Un contrat a été passé avec MM. Muirhead et Cie, d'Halifax, le 11 d'octobre dernier, pour la construction d'un appareil de chauffage à l'eau chaude, qui a été installé et terminé.

Les plans, etc., ont été préparés, et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. W. J. Lorrain.

WINDSOR.

BUREAU DE POSTE.

Les égouts ont été réparés, nettoyés et mis en bon état; tous les châssis du rez-de-chaussée et du premier étage ont été munis de châssis doubles; certaines additions

ont été faites à l'appareil de chauffage; certains articles ont été ajoutés à l'installation du bureau, et diverses réparations générales ont été faites, le tout exécuté sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

YARMOUTH.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les différents bureaux ont été munis d'articles d'aménagement et de tapis, et des trottoirs en asphalte ont été construits sur la rue qui longe les façades de l'édifice.

Plans, etc., préparés par le département.

Commis des travaux, M. J. B. Kinney.

Entrepreneur de l'aménagement, monsieur J. R. Wyman.

Entrepreneur des trottoirs, M. James Sykes.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice est garni et occupé. Dans le cours de l'exercice la propriété a été clôturée sur deux côtés, des trottoirs ont été construits sur la rue qui longe la façade de l'édifice, et la cour a été nivelée.

Commis des travaux, M. Henry White.

CARLETON.

BUREAU DE POSTE.

La toiture, les égouts, les gouttières et les tuyaux de descente ont été réparés, et un contrat a été passé avec M. D. W. Clark et fils pour fournir à l'édifice la lumière électrique.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordock, I.C.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'ardoise de la façade et des côtés de la toiture de l'aile a été renouvelée, et le toit a subi des réparations générales.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

CHATHAM (MIDDLE ISLAND).

STATION DE LA QUARANTAINE.

La maison du gardien a subi des réparations; des cheminées, des portiques et des latrines ont été construits pour les hôpitaux; diverses réparations générales ont été faites; un des hôpitaux a été élevé de manière à ce que les hautes eaux du printemps ne puissent pas l'atteindre; et des chemins à niveau élevé ont été construits entre les logements et les hôpitaux.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

DALHOUSIE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un emplacement formant partie du lot 45, ayant 93 pieds de front sur la rue William et 80 pieds de profondeur, a été acquis; des plans, etc., ont été préparés, des soumissions demandées et le contrat pour la construction de l'édifice a été accordé.

L'édifice doit être construit en pierre, avec toit, planchers et cloisons en bois, et muni d'une toiture métallique. L'édifice principal aura deux étages et demi de hauteur, 38x29 pieds; le rez-de-chaussée est destiné au bureau de poste, le premier étage, à la douane; la mansarde, au logement du gardien; le soubassement, à l'ap-

pareil de chauffage, au combustible, etc. En arrière s'élèvera un entrepôt de vérification de 23x15 pieds, d'un étage, muni de cabinets d'aisance.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. J. C. Barberie.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER DES PROVINCES MARITIMES.

Dans le cours de l'année, 117 portes ordinaires de cellules ont été faites, dont 81 ont été suspendues, et 81 cellules ont été faites et posées, en sus des 8 portes qui ont été faites et posées aux quatre cellules de l'infirmerie.

Certaines parties des différentes machines ont été renouvelées et réparées à la boutique.

Les maisons des réservoirs ont été réparées et peinturées.

Les porches de la prison, la soute à charbon et les volets de la maison de la chaudière ont subi des réparations ainsi que les enduits de l'édifice, et de nombreux travaux d'autres genres ont été exécutés.

Les plans ont été préparés par le département et les travaux ont été exécutés sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

FRÉDÉRICTON.

Des trottoirs en asphalte avec chafne de pierre ont été faits; le bureau de poste et le bureau de la douane ont été munis d'appareils à gaz, et le bureau des poids et mesures a été installé; un mât a été érigé et certaines réparations générales ont été exécutées.

Surintendant, M. G. E. Fairweather, architecte.

Commis des travaux, M. F. S. Hilyard.

KINGSTON (KENT).

HÔPITAL DE LA MARINE DE RICHIBOUCTOU.

Différentes réparations et différents changements, en sus de ceux dont j'ai parlé dans mon rapport l'année dernière, ont été faits aux édifices de l'hôpital sous la surveillance de M. E. Hutcheson.

MONCTON.

BUREAU DE POSTE

Le portique du couloir public et les portes ont subi des modifications; et des réparations ont été faites.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le puits a été muni d'un tube et les tuyaux et l'appareil nécessaires ont été posés afin de fournir l'eau à l'édifice; un trottoir en asphalte a été fait sur les rues qui touchent à l'édifice; la cour a été pavée en blocs de calcaire; tous les châssis ont été munis de châssis doubles, et diverses autres réparations, etc., ont été exécutées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du département.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

PORTLAND.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a subi des réparations générales sous la surveillance de M. W. J. McCordock, I. C.

SAINT-JEAN.

BUREAU DE LA DOUANE.

La toiture de l'aile sud et le milieu de l'aile ouest ont été renouvelés.

Les ouvrages en fer de l'extérieur de l'édifice ont été peinturés à neuf.

Les bureaux de la douane, les salles et les corridors ainsi que les bureaux de l'agent d'immigration ont été nettoyés, les murs et les plafonds ont été peints et badigeonnés, la boiserie a été peinte et vernie et le bois dur teint en laque et verni.

Des changements ont été faits au soubassement pour permettre aux voitures d'arriver jusqu'aux soutes à charbon de la rue Water, au lieu de déposer la houille sur la rue Prince William et de l'entrer au moyen de glissoires, ce qui nécessitait de le manier plusieurs fois.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Des réparations temporaires ont été faites à la toiture; et une petite addition a été faite à l'appareil de chauffage sous la surveillance de M. W. J. McCordock, I. C.

BUREAU DE POSTE.

Un bureau pour les matières postales "en entrepôt" a été installé et garni, à la mezzanine au-dessous du rez-de-chaussée; des grillages en fer ont été posés sur les châssis des soubassements inférieurs et supérieurs, et une rampe en fer a été posée à l'extérieur de l'édifice.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordock.

CAISSE D'ÉCONOMIE.

Les plafonds, les murs, les boiseries et les ouvrages en fer de tout l'édifice ont été réparés, nettoyés et peints; et l'appareil de chauffage et la toiture ont été réparés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordock, I. C.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le bureau de poste et la douane ont été munis d'un coffre-fort, de l'ameublement et de tapis, et l'appareil à gaz a été posé et les ouvrages en plomb ont été exécutés.

WOODSTOCK.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Dans le cours de l'exercice 1887-88, des tapis ont été posés et des réparations ont été exécutées.

PROVINCE DE QUÉBEC.

AYLMER.

BUREAU DE POSTE.

On a fait l'acquisition du lot de cadastre n° 759, du côté sud de la rue Principale, à titre d'emplacement, et un contrat pour la construction de l'édifice a été passé pour le 28 mai dernier.

L'édifice aura 2½ étages de hauteur, mesurant 39 x 29 pieds; les murs seront en brique avec parements et fondations en pierre; les planchers, les cloisons et le toit en bois; en arrière doit s'élever une annexe en bois de 24 x 20 pieds; les plans, devis etc., ont été préparés par le département, et les travaux s'exécutent sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. F. Symmes.

Entrepreneur, M. D.-B. McDonald.

CHICOUTIMI.

HÔPITAL DE MARINE.

L'intérieur du chemin couvert a été terminé et les édifices ont été généralement réparés.

COATICOOK.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Dans le cours de l'année dernière on s'est assuré d'un emplacement à l'encoignure des rues Maria et Cutting, et le 23 janvier dernier un contrat a été passé pour le logement des bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur. L'édifice aura 2½ étages de hauteur, le corps principal ayant 41 x 56 pieds et une annexe d'un étage de 42 pieds six pouces sur 29 pieds. Les murs seront en briques avec parements en pierre sur fondations en pierre, le toit, les planchers et les cloisons en bois, et la toiture en tôle galvanisée. Le soubassement de l'édifice principal servira à l'appareil de chauffage et au combustible. Le rez-de-chaussée de l'édifice principal servira au bureau de poste et celui de l'annexe à l'entrepôt de vérification et aux poids et mesures; au premier étage se trouveront les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur; et la mansarde servira de logement aux gardiens. Il y aura trois voûtes en brique, une au rez de chaussée et deux au premier étage.

Les plans et les devis ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Wright Sleeper.

Entrepreneur, M. F. F. Shurtliff.

GROSSE-ILE.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Conformément à un contrat passé avec M. George Beaucage, des réparations générales ont été faites à la station de la quarantaine, et les enduits de l'hôpital de brique, détruits par la gelée, ont été renouvelés.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

HULL.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice a été terminé, garni et muni d'un appareil de chauffage à eau chaude. Les plans ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. D. C. Simon.

Entrepreneur pour la construction de l'édifice et l'installation, M. William Stuart.

Entrepreneurs pour l'appareil du chauffage, MM. Garth et Cie.

JOLIETTE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le 6 octobre dernier, un emplacement sur la rue Notre-Dame, étant les ¾ sud-ouest du lot n° 304, et ayant une façade de 92 pieds sur une profondeur d'environ 180 pieds, a été acheté; un contrat pour la construction de l'édifice a été passé le 20 avril, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

L'édifice se composera d'un corps principal de 2½ étages, de 34 x 50 pieds, en brique avec parements et fondations en pierre, devant être occupé par le bureau de poste et les bureaux du revenu de l'intérieur, et d'une annexe en brique à un étage de 17 x 31 pieds pour un entrepôt de vérification. Les planchers, les cloisons et les toits seront en bois; la toiture en tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. A. Durand.

Entrepreneur, M. George Beaucage.

MARIA.

MISSION DES SAUVAGES.

Différentes réparations ont été faites à la chapelle catholique sous la surveillance du Rév. M. J. Gagné.

MONTREAL.

ARSENAUX.

L'installation des différents arsenaux et l'ameublement des bureaux sont à se faire.

Les plans, etc., ont été préparés par M. A. Raza, architecte, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis de travaux, M. George Bowie.

Entrepreneurs de l'installation, M. J. B. St. Louis et frère.

BUREAU DE LA DOUANE.

L'installation de la grande salle a subi d'importants changements par suite d'un changement dans le mode de percevoir les revenus de la douane; et une salle non terminée a été disposée pour servir de chambre d'archives.

Architecte, M. James Nelson.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Le toit a subi différentes réparations.

Architecte, M. James Nelson.

BUREAU DE POSTE.

Les bureaux des mandats d'argent et des lettres chargées ont été agrandis et modifiés, et munis d'une nouvelle installation et d'un nouvel ameublement; un bureau au pied de l'escalier a été installé et meublé pour l'usage des matières postales passibles de droits de douane; une galerie pour des armoires a été construite au rez-de-chaussée, le bureau du maître de poste a été muni d'un coffre-fort à l'épreuve du feu et des voleurs; certaines additions ont été faites à l'appareil de chauffage, etc., et la boiserie a subi des réparations générales.

Architecte, M. James Nelson.

Commis des travaux, M. George Bowie.

QUÉBEC.

LA CITADELLE.

Les réparations, les modifications et l'ameublement, etc., ont eu lieu au logement de Son Excellence sous la surveillance du département.

ROCHER DE LA CITADELLE.

Une nouvelle quantité de roches qui pouvaient mettre en danger la vie et causer des dommages à la propriété a été enlevée.

DOUANE.

Le soubassement a subi de grandes réparations; les ouvrages en plomb ont été en grande partie renouvelés; un nouveau réservoir a été posé sous la surveillance du département.

Architecte local, M. J. F. Peachy.

BATIMENTS DU QUAI DE LA REINE.

Des réparations générales ont été faites aux magasins Forge et Queen.

Architecte local, M. J. F. Peachy.

Entrepreneur, M. Fred. Poitras.

SALLE D'EXERCICE.

L'édifice est terminé.

Les plans ont été préparés par M. E. E. Taché, architecte, Québec, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, W. J. Peters.

OBSERVATOIRE.

Des réparations ont été faites au toit de l'observatoire ainsi qu'à la résidence.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière, a été terminé et transmis au département de l'agriculture le 28 juin 1888.

Les plans et les devis ont été préparés par le département.

Architecte local, M. J. F. Peachy.

Commis des travaux, M. Joseph Garneau.

Entrepreneur, Alf. Lortie.

BUREAU DE POSTE.

Le toit, le haut des cheminées et les cabinets d'aisance ont été préparés, et les égouts ont été mis en bon état.

SAINTE-ANNE DE RISTIGOUCHE.

MISSION DES SAUVAGES.

Différentes réparations ont été faites aux édifices de la mission sous la surveillance de Monsignor Guay.

SAINT-JÉROME.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le 27 janvier un contrat a été passé pour la construction de cet édifice sur le lot du cadastre n.º 219, rue Principale. Les murs seront en brique avec parements et fondations en pierre, et les planchers, les cloisons et le toit seront en bois. Il y aura un corps principal de 30 x 50 pieds, à deux étages, avec soubassement et mansarde, ayant un portique de deux étages sur la façade de 18 x 8 pieds et une annexe à un étage en arrière de 33 x 21 pieds. Il y aura des voûtes en brique, deux au rez-de-chaussée et une au premier étage.

Le rez-de-chaussée du corps principal sera occupé par les bureaux de poste et de la douane, l'annexe par l'entrepôt de vérification et les bureaux des poids et mesures; le premier étage, par le gardien et des bureaux; la mansarde ne sera pas terminée pour le présent.

Les plans et les devis ont été préparés par le département et les travaux sont sous son contrôle.

Commis des travaux, M. J. Matte.

Entrepreneur, M. Joseph Fitzpatrick.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés en grande partie par les détenus.

Bâtiment de la chaudière et de la machine.—Un bâtiment en pierre de taille de 40 x 40 pieds et de 23 pieds de hauteur avec plafonds faits de longrines laminées et arches en brique, a été construit et terminé par les prisonniers.

Appareil de chauffage à vapeur.—La pose des tuyaux et des chaudières pour les dortoirs et la salle des gardiens a été terminée; les chaudières ayant été fournies par contrat et le reste du travail ayant été exécuté par les prisonniers.

Appareil de chauffage à eau chaude.—Les résidences du préfet et du sous-préfet ont été munies d'un appareil de chauffage à eau chaude; les travaux se sont faits à l'entreprise.

Résidence du préfet.—Cette résidence a été remise à neuf à l'intérieur et à l'extérieur, tapissée de nouveau, et un tuyau d'égout de neuf pouces a été conduit de la maison à la rivière sur une longueur de 33 verges.

Résidence du sous-préfet.—Toutes les pièces ont été tapissées à neuf, et la boiserie a reçu trois couches de peinture.

Glacière.—Un édifice solide en bois à un étage sur fondations en pierre, de 34 x 24 pieds, lambrissé à l'extérieur et bordé à l'intérieur d'une planche d'un pouce, le tout recouvert de tôle galvanisée, a été érigé dans la cour de la prison.

Pont qui conduit à la carrière.—Toute la superstructure, longue de 500 pieds, a été renouvelée et 2,000 nouvelles traverses ont été posées sur le tramways.

Salle du gardien—Le sous-sol et le rez-de-chaussée ont été pavés en pierre; le sous-sol a été divisé par un mur en brique de deux pieds d'épaisseur, de 60 pieds de longueur et de 12 pieds de hauteur; dans la salle proprement dite deux galeries ont été construites tout autour de l'intérieur, munies d'un plancher en chêne, reposant sur des modillons, et on y arrive par un escalier en fer de quatre marches, et le plafond de la salle a été latté, plâtré et recouvert de tringles ajustées d'un pouce, passées à l'huile et au vernis.

Remise à bois.—Un bâtiment en bois de 130 x 20 pieds et 12 pieds de hauteur a été construit pour l'emmagasinage du bois de sciage.

Four.—Un grand four a été construit.

Cuisine et buanderie—A la suite d'un changement dans les règlements, la salle à manger a été abandonnée, et l'espace ainsi obtenu a été ajouté à la cuisine et à la buanderie, et le plancher a été recouvert en carreaux de pierre posés dans du ciment de Portland.

Les cellules du dortoir de l'est.—Ces cellules ont été démolies et l'espace a été converti en sechoir à vapeur pour la buanderie. La cuisine a été munie, en vertu d'un contrat, de cinq bouilloires en cuivre raccordées à une des chaudières à vapeur.

Boutiques.—Les boutiques des tailleurs, des ferblantiers et des cordonniers ont été munies de bancs, de tables, etc., et quatre nouveaux châssis ont été posés.

Tuyau à fumée de la maison de la chaudière.—Un tuyau à fumée de 6 pieds 10 pouces de diamètre a été construit jusqu'à une hauteur de 60 pieds au-dessus du toit.

Des marches en pierre de taille ont été posées aux trois entrées de la boutique, et à l'entrée de la chapelle catholique.

Cinq châssis de la boutique ont été grillés.

750 boisseaux de chaux ont été faits.

7,973 pieds de carreaux en pierre et 10,629 pieds de pierre de taille ont été préparés pour le dortoir ouest.

En sus des travaux qui précèdent, une quantité considérable de réparations générales, tel que le peinturage des boiseries et des toits et le jointoiment des murs, a été faite aux différents édifices.

Les plans ont été préparés par le département.

Architecte surveillant, M. John Bowes.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, des résidences du préfet et du sous-préfet et de l'appareil à vapeur pour la cuisine, M. E. Chanteloup.

SAINT-RÉGIS.

DOUANE.

Des châssis doubles ont été posés et des réparations ont été faites à la boiserie et au haut de la cheminée.

SHERBROOKE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le toit a été réparé, une partie de l'entrepôt de vérification a été divisée par une cloison; un nouveau reverbère a été posé devant l'édifice et quelques réparations ordinaires ont été faites.

SOREL.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

M. E. Chanteloup a posé dans la tour une horloge sonnante à quatre cadrans lumineux.

TROIS-RIVIÈRES.

DOUANE.

Un appareil de chauffage à l'eau chaude a été installé dans l'édifice, certains ouvrages, etc., ont été faits dans les bureaux de l'excise, et des réparations générales ont été faites.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte, M. O. Z. Hamel.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Drapeau et Savignac.

BUREAU DE POSTE.

Le système d'égout a été modifié et prolongé; et un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude, muni d'un nombre additionnel de tuyaux et de calorifères, a été posé.

Architecte, M. O. Z. Hamel.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

L'appareil de chauffage a subi quelques modifications, et quelques réparations ordinaires ont été faites.

BARRIE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un mur d'enceinte en pierre a été construit; des trottoirs pavés en blocs ont été posés le long de la rue; et des articles d'installation et d'ameublement ont été fournis sous la surveillance de MM. Kennedy, Gaviller et Holland, architectes.

Entrepreneur du mur d'enceinte, M. Jos. Armstrong.

BELLEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Un mât a été planté; et les ouvrages en plomb, etc., ont subi des réparations ordinaires.

BERLIN.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un nouvel égout en tuile a été posé, l'appartement du gardien a été nettoyé et certaines réparations ont été faites.

BRAMPTON.

BUREAU DE POSTE, ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un lot d'encoignure ayant 48 pieds de façade sur la rue Queen et 90 pieds sur la rue Hannah et 38 pieds sur une ruelle en arrière, a été acquis comme emplacement pour un édifice public dont on est à préparer les plans, etc.

BROCKVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Un trottoir en granit a été construit vis-à-vis de la façade de l'édifice, et des ventilateurs ont été posés dans le sous-sol.

CAYUGA.

BUREAU DE POSTE.

On a fait l'acquisition d'un emplacement à l'encoignure des rues King et Cayuga, ayant des façades de 45 sur 80 pieds; et le 23 novembre dernier un contrat a été passé pour la construction d'un bureau de poste. Une fois terminé l'édifice se composera d'un corps principal à deux étages avec sous-sol et mansarde de 38 pieds 6 pouces sur 25 pieds, et d'une annexe à un étage de 23x23 pieds à l'exclusion

d'une voûte en brique à un étage de 7 pieds 9 pouces sur 6 pieds. Les murs seront en brique avec parements en pierre sur fondation en pierre, les planchers et le toit seront en bois.

En arrière se trouveront des cabinets d'aisance détachés sur fondations en pierre.

Les plans, etc., ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Entrepreneurs, MM. Draper frères.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les réparations ordinaires ont été faites.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

La porte d'entrée qui donne sur l'escalier de l'étage supérieur a été convertie en châssis; l'escalier a été enlevé et la pièce convertie en bureau pour le maître de poste; l'installation du bureau de poste a subi certaines modifications.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Entrepreneur, M. William Battell.

CORNWALL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Une horloge sonnante, à quatre cadrans lumineux, a été placée dans la tourelle de l'édifice; quatre lucarnes ont été construites dans la tourelle pour des fins de ventilation, et la pièce où se trouve l'horloge a été planchée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Entrepreneurs de l'horloge, MM. Milliken et Wagner.

GALT.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un trottoir en granit a été posé le long de la rue, vis-à-vis la façade de l'édifice, par M. Robert Forsyth.

GANANOQUE.

BUREAU DE POSTE.

Le conseil municipal de la ville ayant donné un emplacement à l'encoignure des rues Pine et Stone, des plans ont été préparés, et le 5 décembre dernier un contrat pour la construction de l'édifice a été passé.

Il y aura un corps principal de 2½ étages de 38 x 25 pieds, et une annexe à un étage de 25 x 25 pieds, à l'exclusion d'une voûte en brique de 7 pieds 9 pouces sur 6 pieds. Le sous-sol servira à l'appareil de chauffage, etc., le rez-de-chaussée au bureau de poste et le premier étage au logement du gardien. Les murs seront en brique avec parements et fondations en pierre; le toit, le plancher et les cloisons en bois; et la toiture en tôle galvanisée.

Les plans ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. R. Brough.

Entrepreneur, M. George Wilson.

GUELPH.

BUREAU DE POSTE.

Des travaux de nettoyage et de réparations générales ont été exécutés.

HAMILTON.

SALLE D'EXERCICE.

La construction de cet édifice qui a été décrite dans mon rapport de 1886 87, a été depuis poursuivie et est maintenant presque terminée.

[1888]

Les plans et les devis de la construction de l'édifice ont été préparés par M. H. James, architecte du département de la milice.
 Architecte surveillant, M. C. W. Mulligan.
 Commis des travaux, M. William Casey.
 Entrepreneur, M. M. A. Pigott.

BUREAU DE POSTE.

Des modifications et additions ont été faites à l'appareil de chauffage et des articles d'installation et d'ameublement ont été ajoutés.

Entrepreneur des changements et des additions, et de l'appareil de chauffage, M. Adam Clarke.

KINGSTON.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés par le département :

Tuyau de conduite.—Un conduit en pierre long de 80 pieds, haut de 5 pieds et large de 2 pieds 2, pouces à l'intérieur, recouvert de carreaux en pierre, a été construit à partir de la maison de la chaudière de la cuisine jusqu'à l'égout collecteur pour conduire le tuyau d'aspiration de la pompe.

Bains.—Douze bains en bois ont été remplacés par douze autres en fer, de nouvelles cloisons en chêne ont été posées et le plancher a été fait en ciment, de nouvelles portes d'entrée ont été faites et la boiserie a été peinte.

Cour de récréation de l'asile.—Une cour de 47 pieds sur 24 pieds du côté occidental de l'asile a été entourée d'un mur de 8 pieds de hauteur en pierre posée avec du ciment et recouvert de pierre de taille.

Buanderie.—De nouvelles solives et de nouveaux planchers ont été posés dans toute la pièce; un nouveau toit recouvert de tôle galvanisée a été construit; un nouveau plafond en tringles de pin d'un pouce a été fait, et des tuyaux en fer galvanisé pour l'air et la ventilation, pour faire disparaître les vapeurs, ont été posés dans la savonnerie, et les tables, les pupitres, etc., ont été remplacés par des neufs. A l'extrémité sud de la buanderie un séchoir à vapeur a été installé.

Granges.—Le toit des deux granges a été recouvert de tôle galvanisée, des réparations ont été faites à l'écurie numéro trois et le plancher de l'écurie numéro un a été renouvelé.

Salle à manger.—Les joints du carrelage et du mur de pierre intérieur ont été nettoyés et remplis de ciment de Portland; les plafonds et la partie supérieure de l'intérieur des murs ont été badigeonnés; et la boiserie et les ouvrages en fer ont été peints. Une table en pierre a été posée dans la cave des viandes.

Résidences du préfet et du sous-préfet.—Ces deux résidences ont été généralement réparées. Deux cheminées en pierre de taille ont été construites à la résidence du dernier, la façade extérieure des murs a été jointoyée en ciment de Portland; toute la boiserie a été peinte et on a construit un nouveau toit en tôle galvanisée sur les dépendances de la résidence du sous-préfet.

Glacière.—Quatre maîtresses poutres liées au toit ont été posées; le toit a été recouvert de tôle galvanisée; la boiserie a été peinte et les murs ont été jointoyés au ciment.

Prison des femmes.—Les supports en bois du rez-de-chaussée ont été remplacés par six piliers en pierre; l'escalier en pierre conduisant du rez-de-chaussée au sous-sol a été enlevé. Le logement de la directrice a subi des modifications et a été remis à neuf et muni d'un chambranle de cheminée, et le plafond a été recouvert d'un doublage en pin, et muni de ventilateurs et peinturé.

Boutiques.—Le plancher de l'aile nord, boutiques sud, a été renforcé par de grosses solives en fer; et au premier étage deux salles ont été converties en magasin.

La boiserie des boutiques sud et est a été peinte; l'extérieur des murs en ciment et les bâtiments généralement réparés. Le plancher en bois et le carrelage en pierre de la boutique de l'est ont été renouvelés, et deux parties ont été divisées par cloisons pour en faire un bureau pour les gardiens en chef et une salle pour le contre-maître des peintres.

Mur de la cuisine.—Ce mur a été démolé et reconstruit.

Salle du jardin.—Le plancher a été mis en chêne.

Abattoir de la porcherie.—La position des portes a été changée, et un mur a été construit pour faire un passage entre les portes du côté de l'ouest et les portes de la cave.

La tour de l'aqueduc.—On a l'intention de construire cette tour en pierre de taille sur la partie la plus élevée du terrain à environ $\frac{1}{2}$ mille de la prison. Cette construction aura 30 pieds carrés et 65 pieds de hauteur. Les fondations sont construites et la plus grande partie de la pierre est préparée.

Tramway de la carrière.—Les wagons à pierre ont été réparés et environ 200 traverses ont été renouvelées.

Usines du gaz.—On a fait l'acquisition du matériel d'un nouveau générateur, d'un *superheater* et d'un épurateur.

Planchers.—Le plancher des galeries du dortoir et de 140 cellules a été renouvelé en bloc de chêne de deux pouces.

Asile etc.—Les murs extérieurs ont été jointoyés en ciment et les toits et la boiserie ont été peints.

La boiserie et les ouvrages en pierre des différents édifices ont été réparés.

Une certaine quantité de pierre de taille pour le prolongement du mur d'enceinte du côté est de l'usine à gaz a été préparée et déposée sur les lieux.

Architecte surveillant, M. John Bowes.

LINDSAY.

BUREAU DE POSTE, BUREAUX DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a fait l'acquisition de l'emplacement connu sous le nom de propriété de l'église épiscopaliennne, et dont la façade sur la rue est de 66 pieds sur une profondeur de 196 pieds, ayant à l'arrière-plan une ruelle de 15 pieds de largeur; des plans et des devis pour un édifice fédéral ont été préparés et la construction a été donnée à l'entreprise.

L'édifice sera construit en brique avec parements en pierre sur fondations en pierre. Il y aura un corps principal de 55 pieds 6 pouces sur 47 pieds, à deux étages avec mansarde et sous-sol.

Il y aura aussi une tour de 4 étages avec sous-sol pour une horloge, et un étage de 57 x 23 pieds. Le rez-de-chaussée du corps principal est destiné au bureau de poste, au premier étage se trouveront les bureaux de la douane et de l'exécise; le logement du gardien sera dans la mansarde; tandis que dans l'annexe se trouveront l'entrepôt de vérification et les bureaux des poids et mesures et de l'inspecteur du gaz.

Les plans et les devis ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. H. Walters.

Entrepreneur, M. P. Never.

LONDON.

AGRANDISSEMENT DE LA DOUANE.

L'édifice a été terminé et occupé.

Architectes, MM. Durand et Moore.

Commis des travaux, M. John Averell.

Entrepreneur de l'édifice, M. F. Toms.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. W. J. Burroughs.

ÉCOLE D'INFANTERIE.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière a été terminé et occupé.

Les plans et devis ont été préparés par M. H. James, architecte du département de la milice et de la défense.

Architectes surveillants, MM. Durand et Moore, London, qui ont aussi préparé les plans et devis de l'appareil de chauffage.

Commis des travaux, M. C. F. Cox.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice, MM. Hook et Toll.
 Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Maguire et Bird.

NAPANEE.

BUREAU DE POSTE ET DOUANE.

Ayant fait l'acquisition du lot n° 5, du côté est de la rue John, dans le cours de l'année précédente, des plans etc., ont été préparés et un contrat pour la construction d'un édifice fédéral a été passé le 25 janvier dernier, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

Les murs seront en pierre. Les cloisons, les planchers et le toit en bois et la toiture en tôle galvanisée. Il y aura un corps principal de 48 sur 58 pieds, à deux étages à part la mansarde et le sous-sol; le sous-sol contiendra l'appareil de chauffage, le combustible etc.; le rez-de-chaussée, le bureau de poste; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et la mansarde, le logement du gardien; en en arrière il y aura une annexe à un étage de 21 sur 46 pieds qui servira à l'entrepôt de vérification, aux poids et mesures et au bureau de l'inspecteur du gaz. Il y aura des voûtes au rez-de-chaussée et au premier étage. A l'encoignure de la rue s'élèvera une tour octogone mesurant 80 pieds de hauteur à partir du sol jusqu'au toit, ou 90 pieds jusqu'au sommet du couronnement.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Architecte surveillant, M. Bartlett.

Commis des travaux, M. J. E. Herring.

Entrepreneur, M. George Newlands, Kingston.

ORANGEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Un coffre-fort à l'épreuve du feu a été installé.

OTTAWA.

IMPRIMERIE FÉDÉRALE.

Cet édifice a été décrit dans mon rapport annuel de 1886-87 et les travaux sont en voie d'exécution, on espère que l'édifice sera terminé vers la fin de l'exercice de 1888-89.

Les plans et devis ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Architecte surveillant, M. J. P. M. Lecourt.

Commis des travaux, H. L. Pinard.

Entrepreneur, M. John E. Askwith.

NOUVEAU PALAIS ADMINISTRATIF, RUE WELLINGTON.

Des plans et des devis d'un escalier en fer et d'un appareil de chauffage à eau chaude ont été préparés; on a demandé des soumissions pour l'escalier en fer, et des soumissions pour l'appareil de chauffage seront bientôt demandées.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Samuel Adams.

Entrepreneur de la construction de l'édifice, M. A. Charlebois.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

L'appartement de l'Orateur de la Chambre des Communes a subi des modifications; une nouvelle chambre à coucher a été faite au premier étage pour son usage; un nouvel escalier a été construit du sous-sol au premier étage, des cabinets et un bain ont été posés et tout l'appartement a été peinturé, tapissé et réparé.

Les réparations ordinaires ont été exécutées et les articles d'ameublement et d'installation ont été fournis dans l'édifice en général.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du département.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

Les réparations essentielles, le nettoyage, le peinturage et les installations ont été faites sous la surveillance du département.

VICTORIA HALL.

Cet édifice qui était antérieurement loué pour l'exposition des échantillons des pêcheries canadiennes a été acheté, et la partie supérieure a été modifiée et disposée de manière à contenir la galerie des peintures canadiennes qui ont été transportées de la cour suprême à cet endroit; et les échantillons des pêcheries sont gardés au rez-de-chaussée de l'édifice.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. H. L. Pinard.

RÉPARATION DES RUES.

La rue Bank entre les rues Wellington et Victoria et la rue Besserer, à partir de la petite rue Sussex jusqu'au bassin du canal, ont été macadamisées.

Le chemin de la police à cheval, de la pointe Nepean, du Major's Hill, et le chemin du côté ouest des écluses et de la rue Saint-Patrice ont été réparés. Le trottoir de la place Cartier et de la rue Saint-Patrice ont été réparés.

Pendant l'hiver la neige a été enlevée sur les différents chemins, trottoirs et sentiers.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été entretenus d'une manière efficace.

PARC DU MAJOR'S HILL.

De nouvelles améliorations ont été exécutées dans le cours de l'exercice, et les terrains ont été entretenus en bon état.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Comme on avait besoin de nouveaux bureaux, une mansarde non terminée d'un édifice voisin a été louée, divisée et terminée en bureaux.

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

Le 5 juillet dernier un contrat a été passé pour la construction d'une résidence pour le surintendant général des fermes expérimentales, et à la date de ce rapport l'édifice arrive à sa fin. L'édifice se compose d'un sous-sol en pierre divisé en une pièce pour l'appareil de chauffage et le combustible, en une pièce pour le lavoir et une cave pour les provisions, etc.; d'un rez-de-chaussée dont les murs extérieurs sont en brique et les cloisons et les planchers en bois, contenant un salon de 16 sur 23 pieds, une bibliothèque de 15 sur 20 pieds, une salle à manger de 15 sur 22 pieds, un passage de 16 sur 17 pieds, une chambre à coucher de 14 sur 26, une cuisine de 14 sur 16 pieds, un lavoir de cuisine de 11 sur 16 pieds, outre un office, une chambre de couture, un garde-manger, un vestibule, cabinets d'aisance, etc.; d'un premier étage en bois contenant six chambres à coucher, une chambre de bains, etc., et d'une mansarde contenant six chambres à coucher.

Le 18 octobre dernier, un contrat a été passé pour la construction de quatre résidences pour les fonctionnaires. Ce sont des édifices en bois à 2½ étages sur fondations en pierre.

Les numéros 1 et 4 sont semblables et contiennent chacun, au rez-de-chaussée, un double salon de 12 sur 32 pieds, une salle à manger de 14 sur 19 pieds, une cuisine de 14 x 11 pieds, un passage de 11 x 23 pieds, outre un vestibule, un garde-manger, un office, etc.; au premier étage, il y a quatre chambres à coucher, une chambre à toilette, une chambre de bains et des cabinets d'aisance, et dans la mansarde se trouvent trois chambres à coucher.

La résidence numéro 2 contient, au rez-de-chaussée, un double salon de 12 x 23 pieds, une salle à manger de 16 x 16, une cuisine de 13 x 13 pieds, un passage de 10 x 17, un garde-manger, un office, un vestibule, etc.; au premier étage, cinq cham-

bres à coucher, une chambre de bains et des cabinets d'aisance, et dans la mansarde, trois chambres à coucher.

La résidence numéro 3 contient, au rez-de-chaussée, un double salon de 13 x 26 pieds, une salle à manger et un passage de 13 x 16 pieds chacun, une cuisine de 11 x 15 pieds, un garde-manger, un office, une armoire, etc.; au premier étage se trouvent six chambres à coucher et une chambre de bains, et dans la mansarde, il y a deux chambres à coucher.

Le 27 août dernier, un contrat fut passé pour la construction de la grange et des écuries qui sont reliées à la grange et forment ensemble un carré. La grange a 52 pieds de profondeur et 114 pieds de longueur, et les écuries de chaque bout mesurent 102 pieds de longueur sur 27 pieds de profondeur. Ces édifices sont en bois sur fondations en pierre. Les côtés sont en partie recouverts de planches verticales et en partie en bardeau dont les toits sont aussi recouverts. La grange est à trois étages de 11 pieds, de 13 pieds et de 32 pieds respectivement, le dernier s'élevant jusqu'au sommet du toit; les écuries sont à deux étages de 11 pieds et de 19 pieds, le dernier s'élevant jusqu'au sommet du toit. Le 28 juin dernier, un contrat a été passé pour la construction d'un édifice destiné au musée, aux laboratoires et aux bureaux. Il y aura une partie de l'édifice à un étage de 37 pieds 6 pouces sur 39 pieds 6 pouces où se trouveront les laboratoires et un bureau; et deux autres parties de 43 pieds 6 pouces sur 33 pieds 6 pouces qui contiendront 4 bureaux au rez-de-chaussée et un musée à l'étage supérieur. Les murs seront en brique avec parements et fondations en pierre, les planchers, le toit et les cloisons en bois, et la toiture en fer galvanisé.

On est à préparer les plans de serres et on demandera bientôt des soumissions pour la construction de ces bâtiments.

Un contrat a été passé, le 25 mars dernier, pour la pose d'un appareil de chauffage à eau chaude dans la résidence du surintendant général et dans les quatre résidences des fonctionnaires.

Les plans et les devis ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux pour la résidence du surintendant général, la grange, les écuries, le musée et les bureaux, M. W. J. Beckett.

Commis des travaux pour les résidences des fonctionnaires, M. James Gibson.

Entrepreneur pour la résidence du surintendant général, M. F. Toms.

Entrepreneur pour les résidences des fonctionnaires, M.M. Jobin et O'Keefe.

Entrepreneur pour la grange, les écuries, le musée et les bureaux, M. W. Stuart.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, M.M. F. G. Johnson et Cie.

HOTEL DU GOUVERNEMENT.

Un nouveau séchoir de 36x12x12 a été construit dans le jardin; les murs ont été recouverts de planches verticales et de triangles, le toit en bardeau.

L'ancienne étable a été démolie et remplacée par un nouveau bâtiment en bois de 26x40x12; lambrissé, couvert en bardeau, peinturé et reposant sur une fondation de poteaux de cèdre.

Le toit de la salle de billard n'ayant pas suffisamment d'inclinaison a été défait et élevé de 18 pouces au faite, et recouvert en tôle galvanisée.

Le toit du grand magasin et celui de la loge ont été recouverts à neuf en bardeau.

Il a été posé 1500 pieds linéaires de tuyaux en tuile à partir de la serre aux légumes, et 300 pieds de tuyaux en tuile dans le jardin.

On a fait l'acquisition de tapis grands et petits, de meubles, de rideaux, etc.; le nettoyage général ordinaire, les réparations, les menus changements, le peinturage partiel, le badigeonnage, etc., ont été exécutés sous la surveillance du département.

Commis des travaux, M. William Hutcherson.

PEMBROKE.

BUREAU DE POSTE.

Le département ayant, dans le cours de l'année dernière, acheté un emplacement sur la rue Pembroke, à l'extrémité nord-est du pont construit sur la rivière

[1883]

Muskat, des plans, etc., ont été préparés, des soumissions ont été demandées et la construction de l'édifice a été donnée à l'entreprise; l'édifice est destiné à contenir les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

L'édifice aura 2½ étages et sera construit en pierre, 44 pieds sur 50 pieds, avec planchers, cloisons et toit en bois, et couverture métallique; il contiendra, au rez-de-chaussée, le bureau de poste; les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur seront au premier étage, l'appartement du gardien se trouvera dans la mansarde, l'entrepôt de vérification, les bureaux de poids et mesures, le bureau de l'inspecteur du gaz, l'appareil de chauffage et le combustible se trouveront dans le sous-sol.

Les plans etc., ont été préparés par le département et les travaux se font sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J. L. Morris, A. T. F.

Entrepreneurs, MM. Munro, Beatty et Grieve.

PETERBOROUGH.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est terminé, meublé et muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Les plans etc., ont été préparés par le département.

Architecte surveillant, M. E. John E. Belcher.

Commis des travaux, M. Thomas Rutherford.

Entrepreneur de l'édifice, M. John E. Askwith.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. McAndrew et Noble.

PORT-ARTHUR.

BUREAU DE POSTE.

On est à faire des négociations dans le but d'obtenir un emplacement.

PORT COLBORNE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice a été transporté le 15 avril dernier, par un arrêt du conseil, du département des chemins de fer et canaux; c'est une construction en brique, à un étage, et elle est occupée par les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

PRESCOTT.

BUREAU DE POSTE, BUREAUX DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a fait l'acquisition d'un emplacement, se composant des lots 7 et 8 du *block* 2 faisant face à la rue King au sud, et à la rue Water au nord, des plans ont été préparés, des soumissions ont été demandées, et la construction de l'édifice a été donnée à l'entreprise. Il y aura deux édifices qui auront chacun deux étages et demi, mesurant 49 x 28 pieds avec murs en brique, fondations en pierre, toits, planchers et cloisons en bois et couvertures métalliques. Le bureau de poste fera face à la rue King et le rez-de-chaussée servira au bureau de poste proprement dit, le premier étage aux bureaux du revenu de l'intérieur, la mansarde au logement du gardien et le sous-sol à l'appareil de chauffage.

La douane fera face à la rue Water, son sous-sol servira à l'appareil de chauffage et au combustible, le rez-de-chaussée à l'entrepôt de vérification, et le premier étage au bureau de la douane; la mansarde ne sera pas terminée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. D. Barr.

Entrepreneurs, MM. Crain et Mix.

SAINTE-CATHERINE.

Le plancher du bureau de poste a été renouvelé en érable, l'édifice a été muni d'un mât; et des réparations ordinaires ont été faites.

SAINT-THOMAS.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Une clôture en fer a été posée sur la rue Talbot; des réparations générales ordinaires ont été exécutées.

TORONTO.

DOUANE.

Différents articles d'ameublement ont été fournis aux bureaux du percepteur et au bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

De nouvelles chaudières, de nouvelles machines et un ascenseur ont été mis dans l'édifice, et les anciennes machines ont été modifiées de manière à s'adapter aux nouvelles. L'ancienne chambre des machines a été convertie en bureaux de messageries.

Des réparations générales ont été faites à la partie primitive de l'édifice.

Les plans et les devis ont été préparés par M. B. Dick, architecte, et les travaux sont sous sa surveillance.

Entrepreneur des changements et des additions, M. J. Fletcher.

Entrepreneur de l'ascenseur, M. J. Fensom.

Entrepreneurs des chaudières de la machine, etc., MM. Inglis et Hunter.

BUREAU DE POSTE.

L'intérieur de l'édifice a subi des réparations générales ainsi que la succursale de la rue Peter.

TRENTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Dans le cours de l'année dernière on a fait l'acquisition d'un lot situé à l'encoignure des rues Albert et Perry, et le 2 décembre dernier un contrat a été passé pour la construction de cet édifice sur cet emplacement. L'édifice se composera d'un corps principal de 2½ étages en pierre, de 40x49 pieds et d'une annexe en pierre à un étage de 34x18 pieds en arrière. Les planchers, les cloisons et les toits seront en bois et la couverture en tôle galvanisée. Le rez de chaussée du corps principal servira au bureau de poste, le premier étage à la douane et la mansarde à l'entrepreneur; l'entrepôt de vérification se trouvera dans l'annexe.

Les plans, etc., ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. George Crowe.

Entrepreneur, M. Walter Alford.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

BUREAU DE POSTE.

On est à faire des négociations pour l'acquisition de cet édifice.

DÉPOT D'IMMIGRANTS.

Des réparations essentielles ont été faites à la boiserie, au peinturage, etc.

MONTAGNE DE PIERRE.

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

Résidence du préfet.—Un appareil à gaz dit *gasoline* et une sonnerie électrique ont été posés, et la résidence a été munie d'un ameublement et de tapis; la boiserie et les murs ont été peints et badigeonnés.

Infirmerie et buanderie.—Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière a été terminé et occupé, et un appareil de chauffage à eau chaude a été posé;

des contrats ont été passés pour convertir la mansarde de l'infirmerie en cuisine et en salle de récréation et pour installer l'appareil d'une buanderie. Le dispensaire du médecin a été installé et meublé.

Nouvelles chapelles.—Ces édifices qui ont été décrits au long dans mon rapport de l'année dernière, ont été terminés et munis d'un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Magasin et remises à combustible du préfet.—Un édifice en brique à 1½ étage de 30 x 20 pieds a été construit à la journée.

Ecurie du préfet.—Un édifice en brique d'un étage et demi de 54 x 41 pieds a été construit, le rez-de-chaussée est divisé en compartiments pour les vaches et les chevaux et en stalles libres, il y a aussi une remise pour les voitures et une pièce pour les harnais, la partie supérieure sert de fenil. La construction a été commencée à la fin de l'exercice et on espère que l'édifice sera terminé avant l'automne.

Cottages des gardiens.—Six nouveaux cottages pour les gardiens ont été commencés et achevés dans le cours de l'exercice.

Résidences du médecin et du chapelain.—Les plans ont été préparés et les fondations de la résidence du médecin ont été posées.

En général.—Une nouvelle machine à pomper a été posée et du lattis a été fait. Un enclos pour le bétail a été entouré de fil métallique barbelé, et les meulons de foin ont été clôturés ; la prison a été munie de nouveaux égouts, de nouvelles gouttières et de paratonnerres ; et des réparations générales ont été faites aux égouts, aux ouvrages en plomb etc.

Les plans ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs de la construction de l'infirmerie et de la buanderie, MM. Bourke et Cass.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage de l'infirmerie et des chapelles, et de la machine et de l'appareil de chauffage de la buanderie, MM. Garth et Cie.

WINNIPEG.

DOUANE.

Des petites réparations ont été faites, et des meubles ont été ajoutés.

Commis des travaux, M. D. Smith.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

Des plans et des devis ont été préparés pour un édifice devant remplacer celui que l'incendie avait détruit ; mais par suite du manque d'un emplacement convenable, il n'a rien été fait davantage.

Commis des travaux, M. D. Smith.

ECOLE D'INFANTERIE.

Cet édifice dont il a été question dans un rapport précédent, a été terminé au mois d'octobre dernier et transféré au département de la milice pour être occupé.

Architecte surveillant, M. W. Chesterton.

Entrepreneurs, MM. Murray et McDiarmid.

BUREAU DE POSTE.

Le dernier étage de cet édifice a été installé et meublé pour des bureaux destinés à la commission des terres fédérales.

Des plateformes et des échelles de sauvetage ont été mises à chaque étage en arrière de l'édifice, des portes de sauvetage ont été posées à l'ascenseur, et la menuiserie, les ouvrages en plomb, les machines, la chaudière etc., ont subi des modifications.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CASERNES DE CALGARY.

Un contrat pour la construction des édifices suivants a été passé le 21 décembre 1887, et les travaux sont en voie d'exécution.

Ordinaire et cuisine des casernes.—Un corps principal en bois de 2 étages, de 266 x 32 pieds, avec un édifice en arrière à un étage de 66 x 32 pieds, le tout en bois.

Le corps principal contient six pièces de 30 x 22 pieds à chaque étage et l'édifice en arrière un ordinaire, une cuisine, un office et deux lavoirs.

Infirmierie.—Un édifice en bois à un étage devant contenir deux salles de 23 x 22 pieds chacune, un cabinet de chirurgien de 17 x 12 pieds, 6 pieds, une salle à manger de 17 x 12 pieds, une cuisine de 12 x 12 pieds, une chambre de bains de 10 x 10 pieds, outre un cabinet pour l'intendant, un passage, une réserve et des armoires.

Les plans ont été préparés par le département et les travaux se font sous sa direction.

Commis des travaux, M. C. B. Kenway.

Entrepreneurs, MM. Kennedy et Heney.

BATTLEFORD.

BATIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Le poste de la garde a subi de grandes réparations et des changements importants, et les casernes ont été plâtrées et terminées.

Les plans ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. A. P. Berthiaume.

EDMONTON.

PALAIS DE JUSTICE.

Des objets d'installation et d'ameublement ont été fournis.

LETHBRIDGE.

Les deux édifices, construits l'année dernière pour le logement des officiers, ont subi des changements sous la direction du commissaire, et des hangars à bois et des plateformes de 6 pieds sur 6 ont été ajoutées.

La chambre de l'ordinaire a été agrandie et la cheminée a été demollie et reconstruite. Des cabinets d'aisance ont été construits pour la division des sergents et pour le logement des officiers célibataires, et une plateforme large de 10 pieds a été construite tout le long de la façade de la caserne.

La mansarde des casernes et de la chambre de l'ordinaire a été planchée.

Les édifices suivants ont été érigés dans le cours de l'exercice :

Une écurie semblable à celle construite l'année dernière ;

Un édifice pour le logement des officiers célibataires ;

Une annexe au magasin et au bureau du maréchal des logis, de 60 x 23 pieds pour le logement et l'ordinaire des sous-officiers ;

Une salle pour les harnais de 24 x 43 pieds ;

Une boutique de forgeron de 24 x 24 pieds ;

Des boutiques pour les menuisiers, les selliers et les tailleurs et une salle pour le dispensaire des médecins vétérinaires.

Un logement et un garde-manger ont été ajoutés à la division de la cuisine.

Les plans ont été préparés par le département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. B. C. Kenway.

MACLEOD.

DOUANE.

Un édifice en bois d'un étage et demi, ayant un déclin en arrière, a été érigé pour servir de douane et d'entrepôt de vérification.

CASERNES.

De nouvelles cheminées ont été construites aux casernes et des réparations ordinaires ont été exécutées.

CREEK DES ERABLES, BUTTES DU TONDRE ET MONTAGNE DE BOIS.

Une maison en troncs d'arbres pour servir d'avant-poste à la police à cheval a été construite à chacune de ces localités.

PRINCE-ALBERT.

BATIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Ces bâtiments qui sont maintenant terminés ont été construits à la journée. Ils sont en bois.

Casernes.—Cet édifice se compose d'un corps principal de 158 pieds 3 pouces sur 27 pieds 8 pouces et d'une aile en arrière de 83 pieds 4 pouces sur 27 pieds 8 pouces et deux annexes chacune de 23 pieds 6 pouces sur 13 pieds; il a aussi été fait 530 pieds linéaires d'égout à partir de la buanderie jusqu'au puisard.

Logement des officiers.—Ce bâtiment mesure 37 pieds sur 24 pieds 6 pouces, a deux annexes qui servent de cuisines, l'une mesure 18 pieds 6 pouces sur 21 pieds et l'autre 10 pieds sur 14.

Le corps de garde mesure 48 pieds sur 24.

Le bâtiment de l'ordinaire des sergents mesure 50 pieds sur 26 avec une annexe qui sert de cuisine, de 27 pieds 6 pouces sur 16 pieds.

Le magasin du maréchal des logis mesure 60 pieds sur 30, avec une cave à l'épreuve de la gelée qui s'étend au-dessous de la moitié du bâtiment.

Le magasin général du maréchal des logis mesure 32 pieds sur 22.

La glacière mesure 20 pieds sur 20.

L'écurie des chevaux malades mesure 50 pieds sur 28.

La boutique du forgeron mesure 24 pieds sur 24.

Les écuries se composent de deux édifices qui mesurent chacun 76 pieds 2 pouces sur 24 pieds 8 pouces, et avec une annexe de 12 pieds sur 24 pieds 8 pouces pour la sellerie.

La boutique des artisans, mesure 24 pieds sur 28 pieds, et est divisée pour quatre métiers.

Les latrines sont en deux divisions qui mesurent chacune 16 pieds sur 8.

Le plateau a été nivelé et un trottoir de 4 pieds de large a été construit sur une longueur de 1000 pieds linéaires, et un mât de 84 pieds de hauteur a été érigé.

Les plans ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

MEDICINE-HAT.

CASERNES.

La boiserie des casernes a été peinte et des réparations ordinaires ont été faites.

PRINCE-ALBERT.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport l'année dernière a été terminé, meublé et occupé. Des voûtes à l'épreuve du feu ont été construites au rez-de-chaussée, pour la cour de comté, et une voûte de réserve dans le sous-sol. Une écurie en troncs d'arbres de 18 pieds sur 24 avec une remise de 12 pieds sur 24 ont été construites. Une clôture en fil métallique de 1,188 pieds avec porte, et une clôture en planche de

150 pieds ont été faites. Des latrines pour les prisonniers ont été érigées dans la cour.

Les plans ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

Entrepreneur, M. Thomas Doddridge.

QU'APPELLE.

ECOLE D'INDUSTRIE.

L'allonge pour les petites filles, et dont il est question dans mon dernier rapport, est presque terminée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. James Morrison.

RÉGINA.

BÂTIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Casernes.—Ces casernes ont été décrites dans mon rapport l'année dernière, et depuis lors elles ont été terminées et munies de tables, de crochets, etc., etc., et occupées. Un système complet d'égout y compris un puisard a été construit. Des réservoirs extérieurs et des réservoirs dans la mansarde ont été érigés.

Ecuries.—Une allonge de 16 x 30 pieds pour faire un abri a été construite à chacune des sept écuries.

Résidence du commissaire.—Cet édifice a été décrit dans mon rapport l'année dernière et a été depuis lors terminé et occupé. Un ancien bâtiment a été transporté sur l'emplacement et converti en écurie.

Résidence du médecin.—Cet édifice, décrit dans mon dernier rapport annuel, a été depuis terminé et occupé.

Logement des officiers.—Cinq des anciennes casernes ont été converties en logement pour les officiers et occupées.

Ordinaire des sergents.—Une ancienne caserne a été installée pour cet objet.

Hôpital.—Cet édifice, décrit dans mon rapport l'année dernière, a été terminé et occupé.

En général.—Une ancienne chambre d'ordinaire a été convertie en cantine. Deux cheminées en briques ont été construites au magasin du maréchal des logis, et des réparations générales ont été faites.

Les plans etc., ont été préparés par ce département et les travaux ont été exécutés sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

Entrepreneur de la résidence du commissaire et des casernes, M. R. H. Williams.

Entrepreneur de la résidence du médecin et de l'hôpital, M. John McCrea.

CONSEIL DU NORD OUEST.

La salle du conseil a été tapissée et peinte en neuf.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

BUREAU DES SAUVAGES.

Des fondations en pierre ont été construites au-dessous de l'édifice, les murs ont été teints en brique et la boiserie de l'extérieur a été peinte.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

PALAIS DE JUSTICE.

L'intérieur a été nettoyé, badigeonné et peinturé; et muni de meubles nécessaires, de poêles, etc.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

PRISON ET ASILE D'ALIÉNÉS.

Des clôtures et des dépendances ont été construites, une maison a été érigée sur le puits et une pompe foulante y a été installée.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

BUREAU DE POSTE.

Des petites réparations ont été faites.
 Commis des travaux, M. John Morrisson.

RESIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

L'extérieur de la cuisine a été réparé et de menues réparations ont été faites à la boiserie.

Commis des travaux, M. John Morrisson.

SALLE D'EXERCICE ET MANÈGE.

Cet édifice a été détruit par l'incendie le 26 novembre 1887.

FORT SASKATCHEWAN.

CASERNES DE LA POLICE A CHEVAL.

Les casernes ont été réparées et agrandies.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NANAIMO.

BUREAU DE POSTE, etc.

Un portique a été construit à l'intérieur du couloir du bureau de poste, le toit a subi des réparations, le gaz a été posé dans l'édifice et les tuyaux à l'eau ont été prolongés jusqu'au premier étage.

NEW-WESTMINSTER.

PÉNITENCIER.

Buanderie.—L'appareil de chauffage et l'installation dont il est parlé dans les rapports précédents sont terminés, ainsi que les cabinets d'aisance, les bains et les réservoirs d'eau chaude et d'eau froide.

Approvisionnement de l'eau.—La digue a été nettoyée jusqu'à une profondeur de deux pieds et l'eau a été ainsi améliorée. Le tuyau d'aqueduc qui alimente les cottages des gardes, étant bouché, a été enlevé et remplacé par des tuyaux de deux pouces et le service a subi diverses réparations. Dans la prison, des tuyaux de 3 pouces ont été prolongés jusqu'au toit avec des tampons de sûreté à chaque étage.

Le gaz.—Le *New Westminster Gas Company* a prolongé un tuyau de trois pouces jusqu'au pénitencier, et tout l'appareil nécessaire pour l'éclairage au gaz de l'édifice entier a été posé.

Logement des fonctionnaires célibataires.—Un contrat pour la construction de cet édifice a été passé le 27 mars dernier, et on espère que les travaux seront terminés l'automne prochain.

Divers.—On a fait un plancher en ciment dans l'étable, et la cuisine a été munie d'un nouveau poêle.

Réparations.—L'édifice, la clôture, les égoûts, la digue, les tuyaux de l'aqueduc, etc., ont subi des réparations.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. Gamble, I. C.
 Entrepreneurs des logements, MM, Ackerman Frères.

EDIFICE FÉDÉRAL.

L'appareil à gaz a été posé dans l'édifice.

De menus changements et des additions ont été faits au premier étage pour la commodité des fonctionnaires de la douane et de la caisse d'économie qui occupent l'édifice.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

DOUANE.

De menues réparations ont été faites et le toit a été peinturé sous la surveillance de M. F. C. Gamble.

CAISSE D'ÉCONOMIE DU CANADA.

Un grand coffre-fort a été installé dans la voûte de la banque de la Colombie-Britannique.

BUREAU DE POSTE.

Le toit a subi des réparations; le toit et les murs extérieurs ont été peinturés et les murs intérieurs et les plafonds ont été badigeonnés. Le bureau des mandats d'argent a été agrandi, et des réparations générales ont été faites; on a fait l'acquisition de quelques articles d'ameublement.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I.C.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC., ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers, des édifices militaires et des bureaux de poste et de la douane à Kingston et à Québec, sont maintenant sous le contrôle de cette division du département.

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.—COMBUSTIBLE.

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux et le combustible a été fourni à 76 édifices fédéraux.

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'éclairage des différents édifices fédéraux, à l'exception de l'éclairage des pénitenciers et des édifices militaires, est maintenant sous la direction de l'administration de cette division du département.

APPROVISIONNEMENT DE L'EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'alimentation de l'eau des différents édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est administrée par cette division du département.

EN GÉNÉRAL.

Les réparations ordinaires ont été exécutées, les articles habituels d'ameublement ont été fournis et un grand nombre d'édifices dont il n'est pas ici question ont été nettoyés, badigeonnés, etc.

ANNEXE No 3

—

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA,

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

ANNEXE No 3.

N° de renvoi 93013.

Etat indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges et gardiens employés dans les édifices publics, le 30 juin 1888, ainsi que la date de la nomination, le salaire, etc.

Place.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					\$ cts.		\$ cts.
Amherst.	N.-E.	James Morrison.	Concierge.	2 novembre 1886.	33 33	12 mois.	400 00
Antigonish.	N.-E.	H. P. Hill.	do	1er mars 1887.	3 75	12 do	45 00
Arichat.	N.-E.	John McAsbill.	do	16 septembre 1887.	16 67	12 do	200 00
Baddeck.	N.-E.	Alex. McDonald.	Mécanicien	23 décembre 1886.	62 00	12 do	760 00
do	do	John Powell.	Chauffeur	1er octobre 1871.	60 00	6 do	360 00
do	do	Richard Power.	Gardiens	31 octobre 1883.	33 33	12 do	400 00
do	do	M. Sullivan.	do	31 octobre 1883.	39 00	12 do	468 00
do	do	Geo. Dunn.	do	26 janvier 1887.	41 67	12 do	500 00
do	do	Wm. Power.	do	31 octobre 1880.	37 50	12 do	450 00
do	do	M. Kennedy.	do	8 novembre 1886.	33 33	12 do	400 00
New-Glasgow.	N.-E.	Jos. Fraser.	do	31 janvier 1888.	33 33	12 do	400 00
Pictou.	N.-E.	Geo. Robson.	do	31 janvier 1885.	33 33	12 do	400 00
Truro.	N.-E.	G. Johnson.	do	30 juillet 1886.	33 33	12 do	400 00
Yarmouth.	N.-E.	J. W. Smith.	do	23 décembre 1872.	33 33	12 do	400 00
do	do	Robt. Speers.	Mécanicien	12 septembre 1886.	28 00	12 do	336 00
do	do	D. McLeod.	Chauffeur	13 décembre 1887.	37 03	12 do	444 00
Charlotte-twn.	I. P.-E.	J. S. McLeod.	Gardiens	18 août 1881.	37 03	12 do	444 00
do	do	Jas. Grant.	do	12 janvier 1887.	33 33	12 do	400 00
do	do	Geo. Walker.	do	12 janvier 1885.	33 33	12 do	400 00
do	do	Martin Lambert.	Gardiens	13 avril 1887.	33 33	12 do	400 00
do	do	James Brazil.	do	21 novembre 1882.	33 33	12 do	400 00
do	do	J. A. Melançon.	Mécanicien	31 mai 1881.	33 33	12 do	400 00
Bureau de poste.	do	Jas. Percy.	Concierge.	11 janvier 1886.	33 33	12 do	400 00
do	do	Jas. Perkins.	do	2 octobre 1887.	33 33	12 do	400 00
do	do	Ezra B. Hicks.	do	25 mai 1887.	33 33	12 do	400 00
do	do	Patrick Keating.	do	19 octobre 1883.	33 33	12 do	400 00
do	do	Samuel Topping.	do	17 février 1880.	60 00	12 do	720 00
do	do	Thomas Asbill.	Mécanicien	1880.	33 33	12 do	400 00
do	do	G. H. Jones.	do	1880.	33 33	12 do	400 00
Donnan.	do	do	do	1880.	33 33	12 do	400 00

do	do	Christopher White.	Chauffeur	9 novembre 1885.	50 00	6 do	300 00
do	do	T. W. Shaw.	Concierge	8 décembre 1881.	41 67	12 do	500 00
do	do	Henry Howe.	Mécanicien	4 novembre 1881.	55 00	12 do	660 00
do	do	Ed. Haney.	Préposé à l'ascenseur	27 do 1882.	46 00	12 do	552 00
do	do	Geo. Campbell.	Concierge	29 octobre 1880.	37 50	12 do	450 00
do	do	Thos. H. Lawson.	Mécanicien	28 janvier 1879.	33 33	13 do	433 33
do	do	Richard Maxted.	do	8 octobre 1885.	16 66	13 do	216 66
do	do	Thomas Paquin.	do	9 janvier 1882.	50 00	12 do	600 00
do	do	M. Boyer.	Chauffeur	4 mars 1888.	60 00	12 do	720 00
do	do	John Watson.	Mécanicien	18 octobre 1876.	65 00	12 do	780 00
do	do	L. D. Thibault.	Lumière électrique et prép. à l'ascenseur.	1er juin 1888.	50 00	12 do	600 00
do	do	F. Greene.	Mécanicien	1er janvier 1885.	60 00	12 do	720 00
do	do	Thos. Ryan.	do en chef, édifices à Montréal.	1885.	50 00	12 do	600 00
do	do	W. Wallace.	Chauffeur	4 mars 1883.	85 00	12 do	1020 00
do	do	J. H. Marchand.	do	1er octobre 1889.	50 00	8 do	400 00
do	do	J. B. Emond.	do	2 décembre 1883.	50 00	8 do	400 00
do	do	Jas. Mathews.	Concierge	11 janvier 1886.	1-50 p. j.	12 do	547 50
do	do	Wm. Stephens.	Mécanicien	4 décembre 1885.	55 00	12 do	660 00
do	do	do	Chauffeur.	29 octobre 1886.	30 00	8 do	240 00
do	do	John O'Neill.	do	8 septembre 1886.	450 00	8 do	360 00
do	do	G. Juneau (non payé par ce département)	Mécanicien	1886.	33 33	12 do	400 00
do	do	P. St. Michel.	Concierge	12 décembre 1884.	33 33	12 do	400 00
do	do	Venue Jos. Forrant.	do	22 septembre 1886.	33 33	12 do	400 00
do	do	Wm. Comper.	Gardiens	30 mai 1888.	16 67	12 do	200 00
do	do	do	Concierge.	— décembre 1881.	12 50	12 do	150 00
do	do	Jos. Carboneau.	do	37 juillet 1883.	58 33	12 do	700 00
do	do	John Lovegrove.	do	5 novembre 1885.	33 33	12 do	400 00
do	do	Wm. Shepherd.	do	6 avril 1888.	33 33	12 do	400 00
do	do	John Squire.	Mécanicien	27 octobre 1883.	50 00	12 do	600 00
do	do	J. P. Reeves.	Concierge.	17 octobre 1880.	50 00	12 do	600 00
do	do	Fred. Edwards.	do	2 mars 1886.	33 33	12 do	400 00
do	do	Veuve Aug. Meinke.	do	22 décembre 1887.	33 33	12 do	400 00
do	do	Gilbert Campbell.	do	8 octobre 1885.	33 33	12 do	400 00
do	do	Henry Dunn.	Mécanicien.	23 septembre 1884.	50 00	7 do	350 00
do	do	Thomas Murphy.	Concierge	23 septembre 1885.	33 33	12 do	400 00
do	do	Wm. Kilgour.	do	27 mars 1886.	33 33	12 do	400 00
do	do	A. H. Goodeve.	do	26 août 1884.	33 33	12 do	400 00
do	do	Thos. Nicholson.	Préposé à l'ascenseur.	9 octobre 1887.	45 00	12 do	540 00
do	do	Wm. Horby.	Mécanicien	2 mars 1886.	41 67	12 do	500 00
do	do	Thos. Beatty.	Chauffeur	7 novembre 1887.	45 00	8 do	360 00
do	do	W. Johnson.	Mécanicien	31 mai 1881.	33 33	12 do	400 00
do	do	M. Madden.	Chauffeur.	13 octobre 1875.	60 00	12 do	720 00
do	do	Jas. Devlin.	Mécanicien	9 avril 1873.	60 00	12 do	720 00
do	do	Chas. Munro.	Chauffeur.	23 juillet 1885.	60 00	12 do	720 00
do	do	Chas. McAvoy.	do	1885.	60 00	12 do	720 00

53 (ANNEXE N° 3)—Etat indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges et gardiens employés dans les édifices publics, le 30 juin 1887, ainsi que la date de la nomination, le salaire, etc.

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.		Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					\$	cts.		
London	Bureau de poste.	John Price	Mécanicien	18 septembre 1884	50	00	12	600 00
do	do	Wm. Greer	Concierge	16 mars 1884	50	00	13	600 00
do	Douane	M. Mulken	Chauffeur	14 janvier 1886	33	33	12	400 00
Orangeville	Edifice fédéral.	John Wilkins	Concierge	15 septembre 1886	33	33	12	400 00
Peterborough	do	James Irwin	do	8 do 1887	15	00	12	180 00
Port-Colborne	do	Wm. Armstrong	do	11 juin 1888	33	33	12	400 00
Port-Hope	do	Levi Reynolds	do	17 novembre 1885	33	33	12	400 00
Straiford	do	J. H. Roberts	do	7 février 1884	50	00	12	600 00
La Sainte-Catherine	do	W. Bryson	do	9 août 1883	33	33	12	400 00
St. Saint-Thomas	do	Jas. Russell	do	4 septembre 1885	33	33	12	400 00
Toronto	do	Mécanicien en chef, édif. féd. à Toronto.			100	00	12	1,200 00
do	Douane	J. A. Wills	Chauffeur	23 août 1873	50	00	6	200 00
do	Entrepôt de vérification.	Jas. Cosgrove	Mécanicien	16 novembre 1881	60	00	12	720 00
do	do	Alex Day	Proposé à l'ascenseur.	23 décembre 1874	43	00	12	516 00
do	do	Wm. Cenary	do	1er décembre 1887	45	00	12	540 00
do	do	W. Slean	do	do	45	00	12	540 00
do	Bureau de poste	Henry L. Bell	Mécanicien	2 mars 1888	45	00	12	540 00
do	do	Fred. Simons	Chauffeur	2 mai 1885	50	00	6	300 00
do	Edifice du revenu.	Ed. Appleton	do	21 janvier 1887	55	00	12	660 00
do	Bureau de poste	Jas. Claxton	do	23 septembre 1886	50	00	6	300 00
Windsor	do	John Hannon	Mécanicien	1880	50	00	12	600 00
do	do	W. Curtis	Concierge	7 do 1880	33	33	12	400 00
Winnipeg	Edifice du bar. de poste.	J. P. Alexander	Mécanicien	9 novembre 1880	70	00	12	840 00
do	do	Jos. Coult	Chauffeur	do	45	00	12	540 00
do	do	Ed. Lecourt	do	27 oct. bre 1887	45	00	12	540 00
do	do	Jos. Cauchon	do	12 juin 1888	50	00	12	600 00
Nansimo	Edifice fédéral	John Thompson	Concierge	10 novembre 1883	50	00	12	600 00
New-Westminster	do	John McMurphy	do	1er octobre 1884	50	00	12	600 00
Prince-Albert	Palais de justice et prison	George Nortgraves	do	14 juin 1887	33	33	12	400 00

R. STECKEL.

ANNEXE No 4.

—
RAPPORT

—
SUR LES

SERVICES DU CHAUFFAGE, DU GAZ, DE L'EAU, DES SONNERIES, ETC.

DANS LES

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

PAR

JOHN R. ARNOLDI, Ingénieur-Mécanicien.

ANNEXE No 4.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN EN CHEF.

N° de renvoi 90,637.

BUREAU LE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN EN CHEF,
OTTAWA, 21 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, au sujet des édifices publics d'Ottawa, le rapport suivant pour l'exercice expiré le 30 juin 1888, savoir :—

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

En dehors de l'entretien ordinaire de l'appareil électrique, des chaudières, des services de l'aqueduc, du gaz ou des cloches, il n'y a rien eu à faire dans le cours du dernier exercice.

On a jugé nécessaire de remplacer l'ancien système du cabinet d'aisance à bassin des appartements de l'Orateur de la Chambre des communes et du Président du Sénat par un appareil plus moderne. La ventilation de ces cabinets et de la salle de comité du chemin de fer a été considérablement améliorée.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

A part l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières, des services du gaz, de l'aqueduc et des cloches, ces édifices n'ont exigé que bien peu de travaux.

COUR SUPRÊME.

On a eu à s'occuper que de l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières et des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches de cet édifice.

BUREAU DE POSTE ET DE DOUANE, OTTAWA.

Trois nouveaux cabinets d'aisance ont été placés dans cet édifice pendant le dernier exercice, et munis d'un système de ventilation amélioré. A part cela, l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des services du gaz, de l'aqueduc et des cloches est tout ce qu'il y a eu à faire.

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

Il n'y a eu à faire dans cet édifice que les réparations ordinaires des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches.

TERRAIN DU PARLEMENT, SERRE CHAUDE.

Ce bâtiment n'a exigé aucun travaux.

BUREAUX DES AFFAIRES DES SAUVAGES (À BAIL).

On n'a eu à s'occuper ici que de l'entretien du service de l'aqueduc, du gaz et des cloches.

DÉPARTEMENT DES POSTES (À BAIL), DIVISION DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE.

Rien en dehors de l'entretien ordinaire des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches n'a été requis.

PARC DE LA CÔTE DÛ MAJOR.

Il n'a été besoin ici que des réparations ordinaires aux conduits d'eau, boyaux, etc., servant à l'arrosage.

RIDEAU HALL.

On n'a eu à faire ici que l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage et des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JNO. R. ARNOLDI,

Ingenieur-mécanicien en chef.

A M. A. GOBELL,

Secrétaire du département des travaux publics.

ANNEXE No 5.

RAPPORT

SUR

Les Havres, Ports et Rivières, les Dragageurs, le Dragage et les Levés de Plans

PAR TOUT LE CANADA,

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

N^o de renvoi 92,368.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

OTTAWA, 27 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les travaux de ports, sous ma direction, pour le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

A M. A. GOBEIL,

Secrétaire du département des travaux publics.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

JETÉE DE BELFAST.

La jetée de Belfast ou d'Halliday est située sur la côte sud de la baie Orwell, dans le comté de Queen.

Des réparations ont été faites à l'extrémité ouest de la jetée pour permettre au steamer de débarquer ses passagers et son fret.

CASCOMPEC.

Dans le comté de Prince, sur la côte nord de l'île, à environ vingt milles au sud du cap Nord.

Le creusage d'un chenal à travers la barre de roches qui obstrue l'entrée du port de Cascumpec, commencé en 1885, s'est continué dans le cours du dernier exercice.

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey, dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud-est de la rivière Hillsboro, à environ 10 milles au nord-ouest de Charlottetown.

Dans le cours de l'exercice des pilotis ont été enfoncés autour du caisson extérieur, et le rhabillage a été renouvelé à certains endroits; un nouveau débarcadère a été construit et l'abord de la jetée a été en partie reconstruit et rempli de branchages, de pierre et de terre.

PORT DE MURRAY.

La jetée du port de Murray sud, dans le comté de King, est à la tête de la navigation sur la rivière du Sud.

La jetée de cet endroit a subi des réparations générales; on l'a élevée à certains endroits et remplie de lest, et l'abord a été mis en bon état.

NEW LONDON.

Le port de New-London est situé sur la côte nord de l'île, à environ 10 milles au sud-est de la baie de Richmond.

Il a été nécessaire de faire des réparations aux travaux de ce port.

[1888]

CREEK DE NEUF-MILLES.

Cette jetée est située dans le comté de Queen, à cinq milles à l'ouest du phare de Block House, à l'entrée du port de Charlottetown, dans la petite anse s'ouvrant sur le passage entre l'île Saint-Pierre et la terre ferme.

Des réparations générales ont été faites à la construction qui a une longueur de 390 pieds et une largeur moyenne au sommet de 20 pieds.

CARDIGAN NORD.

Cette jetée se trouve sur la rive nord de la rivière Cardigan, près de l'endroit où elle se jette dans la baie de Cardigan. De menues réparations ont été faites à la chaussée afin de la rendre plus propre au besoin du moment.

PINETTE.

Cette jetée se trouve du côté sud de la rivière Pinette, près du confluent des branches nord et sud.

De nouvelles solives ont été posées et le plancher a été remis à neuf. Les défenses ont été assujéties, du lest a été mis et d'autres réparations ont été exécutées pour mettre la jetée en bon état.

SOURIS.

Souris, point terminal du chemin de fer de l'île, se trouve dans le comté de King, à environ 16 milles au sud de la pointe Est.

L'extrémité intérieure du brise-lame, sur une longueur de 300 pieds, a été exhauscée là où c'était nécessaire, remplie de lest et d'autres améliorations ont été faites.

TIGNISH.

A l'embouchure de la grande rivière Tignish, comté de Prince, à environ huit milles à l'est de la pointe Nord.

Le dragueur *Prince-Edouard* a été occupé au commencement de l'exercice à creuser le chenal de cet endroit, travaillant jusqu'au 27 août.

RIVIÈRE VERNON.

La jetée de la rivière Vernon est située à la tête de la navigation de cette rivière, à environ deux milles en amont de l'endroit où elle se jette dans la baie d'Orwell.

Cette jetée a subi dans le cours du dernier exercice des réparations et des améliorations considérables.

JETÉE DE VICTORIA.

La jetée de Victoria, à Crapaud, est située à la tête de la navigation vers l'intérieur en venant du bassin de Crapaud.

Une des ouvertures de cette jetée qui était en mauvais état a été réparée.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à mi chemin entre le cap George et Merigomish.

Les réparations exécutées à la jetée et la construction du brise-lames dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, ont été terminées.

BAYFIELD.

Bayfield, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud de la baie Saint-George. Le port est formé par l'île Pomquet et par un récif au large.

La construction d'un nouveau prolongement du brise-lames, commencée en 1886-87 s'est continuée, et à l'expiration de l'exercice, elle était au $\frac{1}{2}$ terminée.

QUAI DE BAYFIELD.

Le quai est situé sur le côté ouest du port de Bayfield, à un quart de mille au sud du brise-lames, et mesure 402 pieds de longueur et sa largeur varie de 22 à 50 pieds.

Au mois de novembre 1887 un contrat a été passé pour exhausser et garnir de pilotis jointifs les caissons extérieurs, et pour construire de nouveaux travaux entre ces caissons et le rivage; et à la fin de l'exercice les travaux étaient terminés.

BAIE SAINT-LAURENT.

La baie Saint-Laurent, dans le comté de Victoria, est à l'extrémité septentrionale de l'île du Cap-Breton entre les caps Nord et Saint-Laurent.

Le chenal, ouvert en 1886-87 et que le rapport de l'année dernière disait avoir été comblé par une tempête, a été de nouveau ouvert, mais sans plus de succès, il s'est rempli la même manière que l'année précédente.

GRAND BRAS-D'OR.

Le Grand-Bras-d'Or, comté de Victoria, se trouve du côté sud du chenal du même nom, près de l'endroit où il se verse dans l'Atlantique.

Un quai de 160 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, avec un rebroussement à l'extrémité du large donnant une façade dans le chenal de 60 pieds et une profondeur de 11 pieds à l'étiage, est en voie de construction et était à demi terminé à l'expiration de l'exercice.

GRAND ÉTANG.

Le Grand Etang, dans le comté de Cap-Breton, est situé du côté sud de la baie Est, lac du Grand Bras d'Or.

On est à construire à cet endroit un quai de 160 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, avec une profondeur de huit pieds à son extrémité du large au niveau de l'eau la plus basse.

BLUE ROCK.

Blue Rock, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur le côté sud de la baie de Saint-George, à 2½ milles à l'est du port de Tracadie.

Au mois de novembre 1886, un contrat fut passé pour la construction d'un brise-lames long de 326½ pieds, et le 30 juin 1888 le tiers des travaux était à peu près terminé.

BROAD COVE MARSH.

Broad Cove Marsh, dans le comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent à 19 milles au nord de Mabou et à 12 milles au sud de Margarie. La construction du quai dont il est question dans le rapport de l'année dernière s'est continuée jusqu'à l'expiration de l'exercice; les entrepreneurs ont construit 344 pieds à une hauteur de 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

CHÉTICAMP.

Chéticamp se trouve dans le comté d'Inverness, sur le golfe Saint Laurent, à 58 milles au nord de Mabou.

Du 1er août au 21 octobre 1887, le dragueur *George McKenzie* a été employé à donner une profondeur de 13 pieds au chenal qui conduit au port de cet endroit.

CLIFTON (OLD BARNS).

Clifton, dans le comté Colchester, est à la tête de la baie Cobequid, à environ sept milles de Truro. Dans le cours du dernier exercice un quai de déchargement, long de 207 pieds, a été construit à cet endroit.

COMEAVILLE.

Le quai de Comeauville, comté de Digby, est situé sur la rive sud de la baie Sainte Marie, à environ 3 milles au sud et à l'ouest de la Pointe de l'Eglise, et est un de ceux qui ont été transférés du gouvernement local au gouvernement fédéral.

La construction a subi des réparations considérables, et a été mise en état de recevoir le trafic.

BAIE DES VACHES.

La Baie des Vaches est située sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles au sud-est de Sydney.

Dans le cours de l'exercice cet important brise-lames a subi des réparations considérables, et il faudra l'emploi d'une somme annuelle pour l'entretenir, vu qu'il est exposé directement à l'Atlantique pendant les vents d'est et qu'il est très affaibli par les ravages du taret.

CRANBERRY HEAD.

Cranberry Head est situé sur la baie de Fundy, à environ six milles au nord de la ville de Yarmouth.

La jetée de cet endroit a subi de légères réparations générales.

DIGBY.

Digby est le chef-lieu du comté du même nom, et est situé à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis.

Les travaux entrepris dans le cours de l'exercice se composent de la construction d'un caisson de 40 x 40 pieds à l'endroit où le caisson du large avait été déplacé, d'un débarcadère incliné de 20 pieds de largeur sur 80 pieds de longueur entre le nouveau caisson du large et la partie intérieure non détruite de la jetée, et d'une chaussée appuyée sur des pilotis et des poutres courbées reliant l'ancienne construction au nouveau caisson du large.

Un contrat a été passé pour l'enlèvement de la partie du caisson du large que l'eau avait emportée dans le chenal creusé du côté sud du quai, et à l'expiration de l'exercice les travaux se continuaient quoique peu de chose eût été fait.

EATONVILLE.

Eatonville, autrefois appelé *Trois-Sœurs*, est situé dans le comté de Cumberland, à environ dix milles au nord du Cap Chignecto.

À l'expiration de l'exercice on avait commencé la construction d'un quai de 120 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur.

ÉCONOMIE.

Economie, dans le comté de Colechester, est situé du côté nord du bassin de Minas. Un quai de 216 pieds de longueur, de 24 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large 12 pieds de profondeur aux marées ordinaires, a été terminé à cet endroit dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier.

INGONISH.

Ingonish, dans le comté de Victoria, est situé sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre Sydney et le Cap-Nord.

Les ouvrages destinés à protéger la grève, dont on a parlé dans le rapport l'année dernière, ont été terminés.

LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, est situé dans le détroit de Northumberland, à 18 milles à l'est du port de Pictou.

Le quai long de 200 pieds et large de 20 pieds au sommet qui était en voie de construction l'année dernière a été terminé.

PETIT DÉTROIT.

Petit-Détroit, comté de Victoria, est un rétrécissement du chenal Saint-Patrice du lac du Grand Bras d'Or.

Dans le cours de l'exercice un quai de 129½ pieds de longueur, de 20 pieds de largeur avec un L à son extrémité du large, où il y a une profondeur d'eau de 14 pieds, a été construit du côté sud du Détroit.

LOWER HORTON.

Lower Horton, comté de King, est situé à mi-chemin entre Wolfville et Haven Port.

A l'expiration de l'exercice les réparations de ce quai étaient commencées, vu qu'on s'était procuré le bois pendant l'hiver.

MABOU.

Mabou, est situé dans le comté d'Inverness, à six milles au nord de Port Hood, sur la côte occidentale du Cap-Breton.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888 le crédit accordé à cette fin a été employé à élever le mur de fascine et de pierre construit pour arrêter les mouvement du sable venant de l'ouest, et à le prolonger à une longueur de 187 pieds. Ce mur a maintenant une longueur totale 1,112 pieds et le chenal s'est amélioré depuis sa construction.

MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à environ 42 milles à l'est du goulet de Digby.

Les réparations de la jetée de cet endroit, dont parle le rapport du dernier exercice, se sont continuées jusqu'à concurrence de la somme autorisée.

M'NAIR'S COVE.

McNair's Cove, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive ouest de la baie de Saint-George, à cinq milles au sud-ouest du cap George.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888 l'entrepreneur a mis sur les lieux les matériaux nécessaires à la construction de 160 pieds du brise-lame, construit un caisson de 80 pieds de longueur, prêt à être mis en place, et a terminé à peu près la tranchée de la fondation des travaux.

ANSE MÉTÉGHAN.

L'Anse Météghan, comté de Digby, est situé sur la rive sud de la baie de Sainte-Marie, à environ 25 milles d'Yarmouth et 40 milles de Digby.

La partie de la jetée de cet endroit qui fait face à la mer a été rec ouverte à neuf sur une longueur de 700 pieds, 575 pieds de la façade inférieure ont été réparés et rhabillés. La construction a été nivelée et d'autres réparations ont été exécutées.

MOIDART.

Moidart, comté d'Antigonish, est situé dans le détroit de Northumberland, à 3 milles à l'ouest d'Arisaig.

On s'est servi d'un gros rocher pour en faire un débarcadère pour les bateaux en enlevant les cailloux qui se trouvaient à son côté est, en nivelant son sommet sur une distance de 28 pieds, et en construisant un abord de 73 pieds de longueur.

PARRSBORO'.

Parrsboro', dans le comté de Cumberland, est situé sur le côté nord du bassin de Minas et près de l'embouchure de la rivière de l'Île aux Perdrix.

Dans le cours de l'exercice l'extrémité du large de la jetée a été rhabillée en bois franc et la construction a été réparée.

PICTOU.

Le *St. Lawrence* a été occupé dans le cours de l'exercice à creuser au quai du chemin de fer et du Marché dans ce port, et dans la rivière du Milieu, vis à-vis le quai de Black Diamond.

PORT HOOD.

Port-Hood, chef-lieu du comté d'Inverness, est situé sur la côte occidentale du Cap Breton, à 20 milles au nord de l'embouchure nord du Goulet de Canso.

De menues réparations ont été faites à l'extrémité du large du quai de cet endroit.

Du 15 au 31 septembre, le *St. Lawrence* a dragué au large de l'extrémité du quai donnant une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

PORT-MOUTON.

Port-Mouton, dans le comté de Queen, est situé à 15 milles à l'ouest de Liverpool. Le sommet de l'ancienne jetée d'amarrage a été démoli et reconstruit à neuf.

RIVIÈRE AU SAUMON.

La Rivière au Saumon, comté de Digby, est à environ 3 milles au sud du Cap Sainte-Marie.

Le port de la rivière au Saumon est formé par un brise-lames et par un quai de déchargement, du côté sud de l'embouchure de la rivière.

Dans le cours de l'exercice 182 pieds de la partie de la jetée sud qui fait face à la rivière, ont été entièrement reconstruits.

SAULNIERVILLE.

Saulnierville, comté de Digby, est situé sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, à environ 14 milles à l'ouest de Weymouth.

La jetée de cet endroit a subi des réparations nécessaires.

SUD-OUEST, PORT MOUTON.

Dans le comté de Queen, à 10 milles de Liverpool. Un brise-lames de 165 pieds de longueur, muni d'un débarcadère pour la commodité des pêcheurs a été construit.

ILE SPENCER.

L'île Spencer, comté de Cumberland, est située à l'extrémité occidentale de la baie de Greville, dans le chenal de Minas, baie de Fundy. Le crédit accordé est employé à la construction d'un quai public de 300 pieds de longueur, et à la fin de l'exercice les travaux étaient assez avancés.

SUMMERVILLE.

Summerville, comté de Queen, est situé du côté nord de la baie de Mouton à environ 12 milles à l'ouest de Liverpool.

Le brise-lames de cet endroit est très exposé aux tempêtes du sud et a été considérablement avarié par le taret.

Dans le cours de l'exercice la construction a subi des réparations générales nécessaires.

ILE TANCOOK.

La Grande Ile Tancook, dans le comté de Lunenburg, se trouve dans la baie de Mahone, à environ 8 milles au sud de la ville de Chester. La jetée construite en commun par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial en 1873, étant devenue en mauvais état, a subi des réparations considérables à son extrémité du large et a été munie d'un L.

ANSE AUX TRUITES (*Trout Cove.*)

L'Anse aux Truites, comté de Digby, se trouve du côté sud de la baie de Fundy à peu près à mi-chemin entre le goulet de Digby et le Petit Passage.

Dans le cours de l'exercice 140 pieds de la partie inférieure de la construction qui fait face à la mer a été reconstruite de la plage jusqu'au sommet du brise-lames. Une partie du plancher a été renouvelée et d'autres réparations ont été exécutées.

WALLACE.

Wallace est située dans le comté de Cumberland, à 16 milles de Wentworth.

Le *Cape Breton* a travaillé du 3 octobre au 5 novembre 1887 à améliorer le chenal du bateau passeur et enlever les obstacles qui se trouvaient au large des quais des compagnies dites *Union Freestone* et *Wallace Grey Stone*.

WESTON HEAD.

Weston Head, comté de Queen, est situé à l'entrée sud de la baie de Liverpool, à environ 4 milles de Liverpool.

Dans le cours de l'exercice on a commencé la construction d'un brise-lames en pierre pour la protection des bateaux pêcheurs, et les travaux se continuaient le 30 juin 1888.

WILLOW COVE.

Willow Cove, comté de Queen, à la tête du Port Mouton.

Un brise-lames de 140 pieds de longueur a été construit dans le cours de l'exercice à cet endroit, pour la protection des bateaux-pêcheurs, particulièrement pour ceux dont le tonnage est peu considérable, vu que le mouillage a un fond mou et difficile.

YARMOUTH.

Yarmouth est le chef-lieu du comté du même nom.

Pendant tout l'exercice 1887-88 le dragueur *Canada* a été occupé à améliorer le chenal de ce port.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S HOLLOW.

Anderson's Hollow, comté d'Albert, se trouve du côté est de la baie de Salisbury qui est située entre le cap Enragé et Mathew's Head, sur le côté nord du chenal de Chignecton, bras nord-est de la baie de Fundy.

Dans le cours de l'exercice un contrat a été passé pour la construction de 260 pieds de coffrage dans le but de relier au rivage le brise-lames isolé construit en 1878-79, et le 30 juin dernier les travaux étaient assez avancés.

BAIE VERTE.

La Baie Verte est située sur la côte est du Nouveau-Brunswick, à la frontière de cette province et de la Nouvelle-Écosse.

Le 28 novembre 1887, un contrat a été passé pour la construction d'un quai de délestage de 100 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur près de la tête de la baie, et les travaux ont été terminés d'une manière satisfaisante à la fin de l'exercice.

BELLIVEAU.

Belliveau, comté de Westmoreland, est situé sur la rive est de la rivière de Petitcodiac, à environ 18 milles en aval de la ville de Moncton.

L'attention du département ayant été attirée sur la nécessité d'un quai public à cet endroit, un contrat a été passé pour la construction d'un quai de 233 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur à son sommet, et à l'expiration de l'exercice environ $\frac{3}{4}$ des travaux était terminé.

CAP TOURMENTIN.

Le Cap Tourmentin est sur la côte Néo-Brunswickoise du détroit de Northumberland, et se trouve vis-à-vis le cap Traverse, Ile du Prince-Edouard.

Les entrepreneurs n'ayant pas continué les travaux, de nouvelles soumissions ont été demandées, et un contrat fut passé pour le parachèvement des travaux qu'on se propose d'exécuter.

CLIFTON.

Clifton, comté de Gloucester, est situé sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à environ 18 milles à l'est de la ville de Bathurst.

Les réparations suivantes ont été exécutées au brise-lames de cet endroit : on a réparé deux brèches qui avaient été pratiquées à la façade, aux angles nord-est et nord-ouest, du lest a été remis, les façades ont été rhabillées à l'extérieur, une par-

tie de la façade est a été recouverte en bois franc et 23 nouvelles défenses ont été posées à l'extrémité intérieure de la façade de l'est.

COCAGNE.

Le poste de Cocagne, comté de Kent, se trouve sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, à environ 10 milles au nord du port de Shédiac.

Le quai construit par le département en 1881-82, s'étant affaissé à différents endroits a été redressé et élargi sur une longueur de 100 pieds.

DALHOUSIE.

Le port de Dalhousie est situé à la tête de la baie des Chaleurs, à une courte distance en aval de l'embouchure de la rivière Restigouche.

Le quai de délestage, long de 300 pieds, et dont on a parlé dans le rapport de l'année dernière, a été terminé le 24 octobre 1887.

GRANDE ANSE.

La Grande Anse, comté de Gloucester, est un petit renfoncement de la rive sud de la baie des Chaleurs, à mi-chemin environ, entre les ports de Bathurst et de Ship-pengan.

On s'est procuré les matériaux nécessaires pour la continuation de la construction du sommet du brise-lames qui avait été emporté au mois de janvier 1885.

ILE AUX PERDRIX.

Cette île se trouve directement au large de l'entrée du port de Saint-Jean.

Il y a plusieurs années deux petites jetées furent construites pour faciliter le débarquement des approvisionnements destinés au phare et aux autres stations du département de la marine.

La jetée est fut presque totalement détruite pendant une tempête du mois de février 1887. Les épaves qui avaient été jetées dans le port furent enlevées et à l'expiration de l'exercice la reconstruction de la jetée est était presque terminée.

RICHIBOUCTOU.

Richibouctou est situé sur la rive sud-ouest de l'embouchure nord du détroit de Northumberland et à environ 40 milles au nord du port de Shédiac.

On a employé le crédit accordé à garnir de pilotis jointifs l'extrémité du large du brise-lames, en mettant des fascines et des pierres là où le besoin s'en faisait sentir, et en construisant environ 200 pieds de barrage en fascine, en pilotis et en pierre le long de la grève.

Entre le 13 juillet et le 7 septembre, le dragueur *St. Lawrence* a été occupé à creuser, à une profondeur de 14 pieds à eau basse, le chenal du nord et à l'améliorer, lequel chenal constitue une des entrées extérieures du port.

RIVIÈRE MADAWASKA.

La Madawaska est un des tributaires de la rivière Saint-Jean dans laquelle elle se verse à Edmundston.

Le crédit accordé pour le dernier exercice a été employé à améliorer le chemin de halage et à enlever les obstacles dans la rivière.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Entre Saint-Jean et Frédéricion 78 chicots ont été enlevés à différents endroits dans la rivière.

Du 1er au 18 juillet, et du 20 septembre au 15 octobre, le dragueur *New Dominion* a été occupé à creuser un chenal jusqu'au quai public, à la tête de la baie Belle-Isle, comté de King, et les travaux ont été terminés à cette dernière date.

Au Grand-Lac, comté de Queen, le même dragueur a été employé à améliorer le chenal qui traverse les barrages, travaillant du 18 juillet au 10 septembre. Entre Springhill et l'Île-aux-Ours des bancs de sable et des cailloux ont été enlevés.

Des bancs de sable et des cailloux qui obstruaient le chenal, ont été enlevés entre l'Île-aux-Ours et les chutes Meductic.

Aux chutes Meductic on a dû avoir recours aux coups de mines, des bancs de sable et des cailloux ont été enlevés du chenal entre les chutes et la rivière aux Anguilles, et le chemin de halage a été réparé.

Le chemin de halage a été réparé et des obstacles ont été enlevés entre la rivière aux Anguilles et la rivière des Chutes.

Entre Aroustouk et la rivière au Saumon le chemin de halage a subi des réparations.

Le chemin de halage a été réparé et des obstacles ont été enlevés entre la rivière au Saumon et les Grandes Chutes.

Aux Grandes Chutes des obstacles ont été enlevés, et le barrage de dérivation du côté est de la rivière a été réparé.

Des Grandes Chutes à la rivière Saint-François, des réparations ont été faites aux ponts du chemin de halage, et des cailloux et des bancs de sable ont été enlevés du chenal.

A Edmundston le brisé-lames a été planchéié.

Sur la rivière Tobique, en aval des fourches, le chemin de halage a été réparé et des roches, des cailloux et autres obstacles ont été enlevés du chenal.

PORT DE SAINT-JEAN.

L'ouvrage de protection à l'extrémité intérieure du brisé-lames de la Pointe au Nègre, et au pied de la falaise sur laquelle se dresse le Fort Dufferin, a de nouveau été endommagé pendant l'hiver 1886-87, et le 24 novembre dernier, un contrat a été passé pour la reconstruction de la partie de l'ouvrage qui avait été emportée et pour renforcer et réparer les autres parties du mur de soutènement, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient à moitié terminés.

RIVIÈRE AU SAUMON SUPÉRIEURE.

Cette rivière se jette dans la baie de Salisbury, au village d'Alma, comté d'Albert, à la tête de la baie de Fundy.

Le prolongement du brisé-lames, dont il est question dans le rapport du dernier exercice, a été terminé et accepté au mois d'août 1887, et l'extrémité intérieure de la partie du brisé-lames, construite en 1883, qui avait été affouillé par la mer a été assujettis par un rhabillage jointif et par des fascines et de la pierre des deux côtés.

WILSON'S BEACH, CAMPOBELLO.

Wilson's Beach, est situé sur la côte occidentale de l'Île Campobello, près de son extrémité septentrionale.

Dans le cours de l'exercice le brisé-lames a été exhaussé, rhabillé et a subi des réparations générales.

PROVINCE DE QUÉBEC.

BERTHIER (EN HAUT).

Berthier en Haut, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, vis-à-vis Sorel, et à 45 milles au nord-est de Montréal.

Le brisé-glace construit en 1886, ayant été jugé trop bas, a été élevé de 3 pieds.

CAP DE LA MADELEINE.

Le cap de la Madeleine se trouve dans le comté de Champlain, sur la rive nord du Saint-Laurent, à environ 2 milles en aval des Trois-Rivières.

Dans le cours de l'exercice, une jetée de 60 pieds de longueur sur 24 pieds à la base, et 52½ pieds sur 23 pieds au sommet, avec un abord de 200 pieds de longueur, a été construite à cet endroit. Il y a une profondeur d'eau de 8 pieds à son extrémité du large.

CARLETON.

Carleton est situé dans le comté de Bonaventure, sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à 36 milles de Campbellton et à 5 milles de Dalhousie, N. B.

Une salle d'attente et un magasin de 23 x 18 pieds ont été construits sur le quai.

[1888]

CÔTEAU DU LAC.

Côteau du Lac, ou Saint-Jacques de Soulanges, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 24 milles en amont de Montréal.

Le quai en voie de construction à cet endroit, consiste en un caisson de 100 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, ayant une profondeur d'eau de six pieds à son extrémité du large et un abord de 100 pieds de longueur.

ETANG DU NORD.

À l'extrémité accidentale de l'île Grindstone, faisant partie du groupe des îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

Le brise-lames dont il est parlé dans le dernier rapport de l'exercice est terminé; il a une longueur de 500 pieds, et une largeur de 32 pieds au sommet.

GRANDE RIVIÈRE.

Cette rivière se verse dans la baie des Chaleurs, à 16 milles de Percé.

L'embouchure primitive de la rivière étant devenue fermée par le sable, et une nouvelle embouchure s'étant formée, des mesures ont été prises pour fermer ce nouveau chenal, et les travaux étaient en voie d'exécution à la fin de l'exercice.

ILE AUX COUDRES.

Dans le comté de Charlevoix, à 12 milles de la baie Saint-Paul.

Le bois de la façade et les défenses qui avaient été brisés par la glace ont été renouvelés.

ILE PERROT.

Le quai de l'île Perrot est situé du côté sud de l'île, sur le lac Saint-Louis, à 1½ mille en aval de l'église.

C'est un caisson de 130 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, ayant une profondeur d'eau de 8 pieds, il est à 580 pieds du rivage. Les travaux se sont faits à l'entreprise et ont été terminés dans le cours de l'exercice.

ILE VERTE.

L'île Verte est le chef-lieu du comté de Témiscouata.

La construction d'un caisson de 50 pieds sur 40 et de 20 pieds de hauteur a été commencée à cet endroit, mais les travaux n'étaient pas terminés à l'expiration de l'exercice.

LAPRAIRIE.

Laprairie, chef-lieu du comté de Laprairie, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 7 milles en amont de la ville de Montréal.

Pour protéger la ville contre les inondations désastreuses, une levée de 1,600 pieds de longueur a été construite à l'extrémité supérieure de la ville. Ces travaux ont été d'une grande utilité pendant l'inondation de l'hiver dernier.

Le long du rivage, à l'est du brise-glace, un mur de soutènement en coffrage a été construit sur une longueur de 480 pieds. Ce mur a une hauteur de 10 pieds et est en grande partie remplie de pierre.

Au commencement de l'exercice le dragueur *Queen* a été employé à creuser un nouveau chenal à partir du chenal principal du Saint-Laurent jusqu'au quai public, et a continué ce travail jusqu'au 1er septembre.

LES ÉBOULEMENTS.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, à 69 milles en aval de Québec.

La jetée de cette localité a subi de menues réparations.

L'ISLET.

Sur la rive sud du Saint-Laurent à 63 milles en aval de Québec.

Des réparations ont été faites à la chaussée et à la cale de cette jetée.

LONGUEUIL.

Longueuil est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, presque vis-à-vis Montréal.

Un contrat a été passé avec MM. Burn, et Smith pour la construction d'un quai de 430 pieds de longueur, commençant à 670 pieds du rivage, et le quai a été terminé d'une manière satisfaisante dans le cours de l'exercice.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle se trouve dans le comté de Bonaventure, sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à environ 65 milles à l'est de Campbellton, N. B.

Le quai de cette localité a subi différentes réparations nécessaires.

RIVIÈRE NEW-PORT.

Cette rivière se jette dans la baie des Chaleurs, à 25 milles à l'ouest de Percé.

Des matériaux ont été achetés pour faire certaines additions aux jetées de protection.

NICOLET.

La rivière Nicolet se verse dans le fleuve Saint-Laurent sur la rive sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Dans le cours du dernier exercice, un nouveau prolongement de 630 pieds d'ouvrage de protection en pilotis a été construit.

LA MALBAIE.

La Malbaie se trouve dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 84 milles en aval de Québec.

Le quai a subi quelques réparations nécessaires.

PAPINEAUVILLE.

Papineauville est situé sur l'Ottawa, à 41 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Le dragueur *Nipissing* a commencé à creuser un chenal de l'Ottawa jusqu'à l'intérieur de la baie de Papineauville, le 23 mai dernier, et à l'expiration de l'exercice les travaux avaient bien progressé.

PERCÉ.

Percé est le chef-lieu du comté de Percé.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai à cet endroit, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient en voie d'exécution.

PORT DANIEL.

Ce port est situé dans le comté de Bonaventure, sur la baie des Chaleurs, et à environ 50 milles de Percé.

Un contrat a été passé pour la construction d'un quai de 350 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur pour les premiers 200 pieds, et 30 pieds de largeur pour les autres 100 pieds, avec un caisson de 50 pieds carrés à l'extrémité du large, et, à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient presque terminés.

RIVIÈRE CABANO.

Cette rivière se verse dans le lac Témiscouata.

Des cailloux et du bois qui obstruaient la navigation, ont été enlevés sur un parcours de 15 milles dans cette rivière.

RIVIÈRE CHATEAUGUAY.

Cette rivière se verse dans le Saint-Laurent, sur la rive sud, à quelques milles en amont de Caughnawaga.

Dans le cours de l'exercice les dragueurs *Queen* et *Nipissing* ont creusé dans le bras supérieur de cette rivière, établissant un chenal de 8 pieds de profondeur. On a rencontré de gros cailloux qu'on a dû faire sauter avant de pouvoir les enlever.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Cette rivière se verse dans l'Ottawa, à 18 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Au mois de décembre 1885, un contrat a été passé pour la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits Rapides, à 12 milles en amont du village de Buckingham, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient assez avancés.

RIVIÈRE DU LOUP (EN BAS).

La Rivière du Loup (en bas) se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 114 milles en aval de Québec.

Une grande quantité de sable, de gravois et de cailloux a été enlevée du chenal intérieur.

RIVIÈRE DU LOUP (EN HAUT), LOUISVILLE.

Cette rivière traverse le comté de Maskinongé et se jette dans le Saint-Laurent, au lac Saint-Pierre, à 20 milles en amont des Trois-Rivières.

Le creusage d'un chenal à travers la barre de sable à l'embouchure de la rivière, et dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, s'est continué dans le cours de l'exercice, et 17,180 verges cubes de terre ont été enlevées.

LA GATINEAU.

Cette rivière se verse dans l'Ottawa, du côté nord, en aval de la ville d'Ottawa.

Le *Nipissing* a été occupé au mois de septembre et au mois d'octobre à draguer un chenal à travers les obstacles à environ $\frac{1}{3}$ de mille en aval du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique, et à travers une barre au large du quai du bateau-passeur à la pointe de la Gatineau.

RIVIÈRE MADAWASKA.

Cette rivière a sa source dans le lac Témiscouata, et après avoir suivi un cours de 30 milles, elle se verse dans la Saint-Jean à Edmundston, N.-B.

Des roches et des cailloux qui obstruaient la navigation, ont été enlevés sur un parcours d'environ un mille de la rivière.

RIVIÈRE OUELLE.

Cette rivière se verse dans le Saint-Laurent, du côté sud, à 75 milles en aval de Québec.

La jetée, qui est située à la Pointe-aux-Orignaux et qui a été considérablement endommagée par la glace, dans l'hiver de 1887, a été réparée.

LE RICHELIEU.—A SOREL.

Le Richelieu se verse dans le Saint-Laurent, sur sa rive sud, à la tête du lac Saint-Pierre, à 45 milles en aval de Montréal.

Dans le but de protéger la ville de Sorel pendant la débâcle du printemps, deux brise-glace ont été construits dans le cours de l'exercice; un est situé à 3,000 pieds en aval du quai de la compagnie du Richelieu, dans 18 pieds d'eau, et l'autre à 930 pieds en amont du premier, dans 22 pieds d'eau.

LE RICHELIEU.

Dans le cours de l'exercice, le redressement et le creusage du chenal tortueux entre l'île et la rive ouest, à Saint-Antoine, ont été continués par les dragueurs *Nipissing* et *Queen* du département.

RIVIÈRE DE SAINT-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière se verse dans le fleuve Saint-Laurent, sur sa rive nord, dans la paroisse de Sainte-Anne, comté de Montmorency.

Les améliorations entreprises pour faciliter le flottage du bois sur cette rivière, ce qui consistait à enlever des roches et à construire des barrages, ont été terminées dans le cours de l'exercice.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François se verse dans le lac Saint-Pierre, à 3 milles en aval de l'embouchure de la rivière Yamaska.

Le dragage à travers la barre à l'embouchure de la rivière, ainsi qu'à travers une barre à deux milles en amont des scieries de Tourville, et à travers une autre au Grand Coude, à $\frac{1}{2}$ de mille en aval des scieries, s'est continué dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888, et 27,200 verges cubes de matière ont été enlevées.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière traverse le comté de Beauharnois, et se jette dans le Saint-Laurent, à la ville de Beauharnois.

Le dragueur *Saint-Laurent* a commencé à travailler dès les premiers jours de juillet 1887, au coursier d'alimentation ou tranchée, entre le Saint-Laurent et la rivière Saint-Louis, et a terminé les travaux le 16 octobre.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière, venant du sud, se déverse dans le lac Saint-Pierre.

Dans le cours de l'exercice les travaux suivants ont exécutés : le brise-glace de l'extrémité supérieure de l'écluse a été réparé ; l'ancien hangar a été mis en bon état ; des fascines et des pierres ont été mises des deux côtés de l'écluse et le long des murs de l'aile pour empêcher l'affouillement causé par la crue des eaux, et du gravier a été déposé sur la façade du barrage près des culées.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

A la tête de la baie des Ha ! Ha !, Saguenay, à environ 66 milles en amont de son embouchure.

Le plancher du quai a subi quelques légères réparations.

SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

La rivière Sainte-Anne prend sa source dans le nord et se jette dans le Saint-Laurent, à 23 milles en aval des Trois-Rivières.

Du 29 août au 10 septembre 1887, un dragueur a été occupé à creuser un chenal à travers la barre qui se trouve à l'embouchure de la rivière pour lui donner une profondeur de 6 pieds à basse marée. Les travaux ont recommencé le 6 juin 1888, et se continuaient à l'expiration de l'exercice ; 9,685 verges cubes de sable, d'argile et de graviers avaient été enlevées à cette date.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Dans le comté de Chicoutimi, sur la rivière Saguenay, vis-à-vis Chicoutimi.

On s'est procuré le bois nécessaire pour le quai qu'on se propose de construire à cet endroit.

SAINTE-ANNE DE SOREL.

Dans le comté de Richelieu, à environ 3 milles en aval de Sorel, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Un autre brise-glace a été construit sur la propriété de Bruno Peloquin, et la jetée n° trois a été exhaussée de 3 pieds 4 pouces.

SAINT-FRANÇOIS D'ORLÉANS.

A l'extrémité de l'île d'Orléans.

Un débarcadère a été construit, des traverses en bois et des défenses ont été mises là où le besoin s'en faisait sentir, et d'autres réparations ont été faites.

SAINT-IRÉNÉE.

Cette localité se trouve dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 78 milles en aval de Québec.

Le caisson, à cet endroit, a été exhaussé de 19 pieds.

SAINT-LAURENT.

Sur l'île d'Orléans, à 14 milles au nord-est de Québec.

La chaussée de ce quai a été réparée, la cale terminée et des réparations ont été faites au bois de façade et au tablier.

SAINT-MICHEL.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 18 milles en aval de Québec.

Des réparations considérables ont été faites au quai de cet endroit.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin s'étend depuis la Rivière du Loup (en bas) jusqu'à la frontière qui sépare les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, et a une longueur de 67 milles.

Des réparations nécessaires ont été faites à la chaussée, aux ponceaux et aux ponts.

TROIS-RIVIÈRES.

La ville des Trois-Rivières est située à l'embouchure du Saint-Maurice qui se verse dans le Saint-Laurent, du côté nord, à 82 milles en aval de Montréal.

Un brise-glace de 30 + 20 pieds à la base et de 17 pieds 2 pouces au sommet, a été construit sur l'avant-rive du Saint-Laurent, à 1,600 pieds en amont du quai de Dean.

VAUDREUIL.

Dans le comté de Vaudreuil, sur l'Ottawa, à environ 25 milles en amont de Montréal.

Dans le cours de l'exercice, un quai de 324 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, le caisson du large ayant 30 sur 20 pieds, a été construit à cet endroit.

PROVINCE D'ONTARIO.

BELLEVILLE.

A l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

Le dragage du chenal qui forme un débouché à la Moira pendant les crues, et dont il a été question dans le rapport du dernier exercice, a été repris par l'entrepreneur au mois d'août 1887, et les travaux étaient en voie d'exécution à l'expiration de l'exercice.

Par suite du peu de profondeur de l'eau et de la nature solide de la matière à enlever, (les travaux se font dans le roc) les travaux n'ont pas été poursuivis aussi rapidement qu'on aurait pu le faire autrement.

BRIGHTON.

Brighton est situé sur le port de la Presqu'île, lac Ontario, à 22 milles de Belleville.

Du 14 au 30 juin, le dragueur *Ontario* a été occupé à creuser le chenal au large des quais à cet endroit à une profondeur de 12 pieds.

COBourg.

Sur le lac Ontario, à 96 milles à l'ouest de Kingston.

Le 24 mars dernier un contrat a été passé pour la reconstruction d'une partie de la jetée ouest, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient assez avancés.

Le dragueur *Ontario* a été occupé, pendant le mois de mai et le mois de juin, à creuser le port intérieur à une profondeur de 13 pieds.

GODERICH.

Ce port est situé sur la côte est du lac Huron, à 68 milles en amont de l'embouchure de la rivière Sainte-Clair.

Dans le cours de l'exercice le dragueur *Challenge* a été occupé à ouvrir un passage de 18 pieds de profondeur à travers la barre qui ferme l'entrée du port, et à une profondeur de 14 pieds le long des quais du port.

Il s'est aussi fait du dragage dans le chenal entre les jetées.

KINCARDINE.

A l'embouchure de la rivière Pénétangore, à 31 milles au nord de Goderich, sur le lac Huron.

Pour empêcher la façade nord de la jetée sud de tomber dans le chenal, on a commencé au mois d'août 1887 à enfoncer des pilotis le long de cette façade, et à l'expiration de l'exercice les travaux se continuaient.

Le *Challenge* a creusé, à une profondeur de 18 pieds à eau basse, entre les jetées afin de permettre aux gros bateaux à vapeur des lacs d'entrer, et à enlever des dépôts qui s'étaient accumulés dans le bassin; les travaux ont été exécutés du 29 août au 27 octobre.

KINGSTON.

Le dragage de la batture de la pointe Frédéric, dans le port de Kingston, a été repris le 1er août 1887, et s'est continué jusqu'au 29 octobre, date à laquelle les travaux ont cessé pour l'hiver.

Les opérations ont de nouveau recommencé le 29 mai 1888, et dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888, date à laquelle les travaux se continuaient encore, 2,818 verges cubes de roc ont été enlevées.

KINGSVILLE.

Sur le lac Érié, à environ 25 milles à l'est à partir de l'embouchure de la rivière Détroit.

Les travaux exécutés dans ce port, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888, consistaient à reconstruire une partie de la jetée occidentale et à mettre des pierres sur le côté ouest de la jetée occidentale pour empêcher la construction d'être affouillée par l'eau.

PETIT COURANT.

Petit-Courant est le passage entre l'île à la Cloche et les îles Manitoulines, sur la route qui conduit directement au lac Supérieur les vaisseaux qui prennent le chenal nord du lac Huron de la baie Georgienne.

L'élargissement du chenal, dont il est parlé dans le rapport du dernier exercice, s'est continué jusqu'à l'expiration de l'époque des travaux de 1887. Quoique ce chenal difficile, et parfois dangereux, ait été beaucoup amélioré, il faudra faire de nouveaux travaux afin de le rendre sûr pour les bateaux qui y passent avec un vent quelconque.

CREEK M'GREGOR.

Se jette dans la rivière Thamis, à Chatham, dans le comté de Kent.

La construction, à l'entreprise, des 300 pieds d'ouvrage de protection en pilotis, mentionnée dans le rapport du dernier exercice, a été terminée au mois de septembre 1887, et les travaux ont été acceptés de la part de l'entrepreneur.

MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est le point terminal de la division de Midland du chemin de fer du Grand-Tronc, sur la baie Georgienne.

Le quai que, dans le rapport du dernier exercice, on disait avoir été commencé, a été terminé et accepté de la part de l'entrepreneur, au mois de février dernier.

NEWCASTLE.

Newcastle est situé sur le lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Ontario* a travaillé pour le compte et aux frais des commissaires du port de cet endroit, entre le 26 septembre et le 23 octobre, obtenant une profondeur de 14 pieds.

OAKVILLE.

Sur le lac Ontario, dans le comté de Halton, à 22 milles à l'ouest de Toronto, et à 18 milles à l'est de Hamilton.

La construction des 360 pieds du large de la jetée de l'est, commencée dans le cours de l'exercice précédent, a été terminée d'une manière satisfaisante le 13 octobre 1887, et acceptée de la part de l'entrepreneur.

L'ancienne partie de la jetée a été reliée à la nouvelle construction, et le chenal entre les jetées est et ouest a été creusé à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

PORT ALBERT.

Est situé sur la rive est du lac Huron, à environ 9 milles au nord de Goderich.

Les travaux à cet endroit consistent à reconstruire la partie supérieure de la jetée nord, à recouvrir 150 pieds de la façade sud de la jetée sud et 150 pieds de l'extrémité est de la jetée nord, et à l'expiration de l'exercice ces travaux approchaient à la fin.

PORT ARTHUR.

Port Arthur, autrefois Prince-Arthur's Landing, est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

Le prolongement du brise-lames à une longueur de 1,600 pieds, dans une direction est, à l'entreprise, et qui se continuait à l'expiration du dernier exercice, a été construit et sera bientôt terminé.

Un dragueur a été employé à enlever plusieurs roches dans le port, entre le brise-lames et les quais, et à creuser le chenal au quai de l'élevateur.

PORT DARLINGTON.

Sur le lac Ontario, à environ 42 milles à l'est de Toronto.

L'*Ontario* a creusé du 27 août au 24 septembre, pour le compte des commissaires du port de cet endroit, donnant une profondeur de 13 pieds dans la partie intérieure du port et de 14 pieds entre les jetées.

PORT ELGIN.

Port Elgin se trouve dans le comté de Bruce, à 24 milles au nord de Kincardine, sur le lac Huron.

La construction d'un éperon, s'étendant depuis la jetée de débarquement sur une distance de 300 pieds, et dont il est parlé dans le rapport du dernier exercice, a été terminée.

Il s'est aussi fait du dragage dans une certaine partie du port afin de donner un accès plus facile à la jetée de débarquement.

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

Ce pont traverse l'Ottawa à Portage-du-Fort, à 60 milles en amont de la ville d'Ottawa.

Dans le cours de l'exercice, l'abord du pont du côté de la province d'Ontario a été élargi à 20 pieds, et tout le tablier a reçu deux couches de peinture.

PORT-HOPE.

Port Hope est sur la rive nord du lac Ontario, à 8 milles à l'ouest de Cobourg.

Dans le cours de l'exercice, 120 pieds de la charpente supérieure de la jetée est, entre les deux phares, et 370 pieds de la charpente supérieure du quai du chemin de fer, ont été réparés.

Une barre qui fermait l'entrée du port, a été enlevée par l'*Ontario*, dragueur du gouvernement.

PORTSMOUTH.

Portsmouth est situé sur la baie du même nom, à 2 milles à l'ouest de Kingston.

On a constaté, après examen, que la jetée de cet endroit était en très mauvais état, et que pour la mettre en état de service, il fallait la remettre à neuf dans toute sa largeur et à une profondeur de 7 pieds et au-dessus de sa hauteur primitive.

À l'expiration de l'exercice, 300 pieds de ces travaux étaient à peu près terminés et l'ouvrage bien avancé.

RIVIÈRE RIDEAU, NORD.

Le *Saint-Louis* a commencé le 5 juin 1883 à creuser la branche nord de la rivière Rideau, à une profondeur de 7 pieds, à partir du canal jusqu'à Kemptville, et à l'expiration de l'exercice, le dragueur était encore employé à ce travail.

RIVIÈRE AUX PÊCHES.

Cette rivière traverse le comté d'Essex et se verse dans le lac Sainte-Claire.

Une nouvelle longueur de 400 pieds d'ouvrages de protection en pilotis a été construite à l'embouchure de cette rivière dans le cours de l'exercice.

RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se jette dans la baie du Tonnerre à l'ouest de Port Arthur.

Dans le cours de l'époque des travaux, le dragage s'est continué dans cette rivière afin d'améliorer la navigation et de la rendre propice aux grands navires qui naviguent dans ces eaux. Le chenal, à travers la barre à l'embouchure de la rivière, a aussi été élargi.

RIVIÈRE OTTAWA.—NARROWS EN AMONT DE PEMBROKE.

Le dragage sur les battures de cette partie de la rivière a été repris le 1er août, et s'est continué jusqu'au 28 octobre, époque pendant laquelle 1,560 verges cubes de roc, de cailloux et de graviers ont été enlevés, et 29 bouées ont été mises dans le chenal.

RIVIÈRE OTTAWA.—MUR DE SOUTÈNEMENT.—COLLINE DU PARLEMENT.

Un mur de soutènement en coffrage, de 310 pieds de longueur et de 23 pieds de hauteur a été construit au pied de la colline entre le canal Rideau et la maison de la batterie électrique.

RONDEAU.

Le port de Rondeau, comté de Kent, est situé à la Pointe-au-Pin, sur la rive nord du lac Érié, à 140 milles en amont du port Colborne, à l'entrée du canal Welland.

De menues réparations ont été faites aux jetées est et ouest, et aux ouvrages en pilotis du côté est de la jetée est.

JETÉE DE LA RIVIÈRE SAUGÉEN.

Cette jetée est située à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se jette dans le lac Huron, au village de Southampton.

La reconstruction de la charpente supérieure de l'ancienne jetée sur une longueur de 544 pieds, et la construction d'un nouveau coffrage de 100 pieds de longueur, ont été terminées au mois de juillet 1887, et les travaux ont été acceptés de la part de l'entrepreneur.

SOUTHAMPTON.

Dans le comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, à 143 milles en amont de Sarnia.

Les 200 pieds du large de la jetée de débarquement ont été construits dans le cours de l'exercice, et une partie du brise-lames est a été remplie de pierre et rhabillé en planches.

RIVIÈRE SOUTH NATION.

Cette rivière prend sa source dans le township de Matilda, comté de Dundas, et après avoir suivi un cours tortueux d'environ 100 milles, elle se jette dans l'Ottawa à Plantagenet.

A environ 12 milles en aval de Casselman, se trouve une batture de roches de 670 pieds de longueur, sans quoi la rivière serait navigable de Casselman à Plantagenet, soit une distance de 36 milles.

Pour rendre ce parcours navigable, des opérations ont été commencées dans le cours de l'été 1887, pour creuser un chenal à travers cette batture, et pendant l'exercice on a atteint une profondeur de 6 pieds à l'eau basse sur une longueur de 170 pieds, laissant 500 pieds à améliorer.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé, du 2 au 19 novembre, à enlever un dépôt de sable qui fermait complètement l'entrée de la rivière.

MANITOBA.

LA RIVIÈRE ROUGE.

Le dragueur du département a travaillé, dans le cours de l'exercice, dans le bas-fond ouest, près de Selkirk ouest, dans le chenal à l'embouchure de la rivière, au chenal de Salimony, à environ 2½ milles de l'embouchure, et à Selkirk ouest.

RIVIÈRE DE LA BOUE BLANCHE.

Cette rivière se jette dans le lac Manitoba, à 9 milles au nord de Westbourne.

Le *Priestman*, dragueur appartenant au département, a travaillé, dans le cours de l'exercice, sur la batture à l'embouchure de la rivière même, entre Totogan et McArthur's Landing.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

L'enlèvement des cailloux et des bancs de sable de la branche nord s'est continué dans le cours du dernier exercice.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COWICHAN.

Le redressement et l'amélioration du chenal de cette rivière, entre le pont du chemin de fer et le pont du village des Sauvages, se sont continués dans le cours du dernier exercice.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Ce bassin a été ouvert au mois de juillet 1887, par l'entrée de la frégate anglaise *Cormorant*, qui fut suivie de la frégate anglaise *Caroline*, et dans le cours de l'exercice 4 autres navires sont entrés dans le bassin et ont été réparés.

Le bassin est en bon état et a été muni d'un appareil d'éclairage à l'électricité et est abondamment alimenté d'eau douce.

RIVIÈRE FRASER.

L'amélioration du chenal nord, à travers les bancs de sable qui sont à l'embouchure de la rivière, a été reprise le 20 septembre 1887.

Dans le cours de l'été une nouvelle longueur de 1,900 pieds d'un barrage submergé a été enfoncée, fermant complètement l'extrémité nord du chenal sud. Ce travail a été entrepris dans le but de diriger tout le courant de la rivière sur le milieu du chenal du nord, afin de creuser un chenal à travers cet obstacle.

On n'a cependant atteint le but qu'en partie, et il faudra faire de nouveaux travaux pour y arriver.

De l'embouchure de la rivière, en amont, sur une distance de 90 milles, le bateau-chèvre *Samson* a enlevé 410 chicots du chenal.

ROCHER NICOL, PORT DE NANAIMO.

Au mois de novembre 1887, on a commencé à enlever le Rocher Nicol qui est un obstacle dangereux dans le port, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient assez avancés.

RIVIÈRE NICOMECKEL.

La tranchée creusée en 1886-87, là où la rivière fait un grand coude, a été élargie. Le passage est maintenant de 24 pieds de largeur au sommet sur 10½ de profondeur, donnant plus de facilité à la navigation.

RIVIÈRE SERPENTINE.

L'amélioration du chenal de cette rivière a consisté à creuser une tranchée entre deux points sur la rivière, sur une longueur d'environ 1½ mille, dégagant ainsi les terres adjacentes de la surabondance de l'eau, et offrant aux colons un débouché pour leurs produits.

RIVIÈRE SOMAS.

Des chicots et autres obstacles ont été enlevés à partir de l'embouchure de la rivière jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur.

PORT DE VICTORIA.

Le dragueur *Pacific* a été occupé, à compter du commencement de l'exercice 1887-88, à enlever de l'argile et des cailloux autour du rocher Dredger, et les travaux ont cessé le 24 décembre.

Le 23 février 1888 le dragueur a commencé à travailler au large de Shoal Point, et a continué ses opérations à cet endroit jusqu'au 9 avril.

ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année, des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et—sauf quelques exceptions—des plans, rapports et évaluations ont été soumis au département.

Jetée de Chapel,	Comté de King, I.P.-E.	Bridgeport,	C. du Cap-Breton N.-E.
Jetée de Georgetown,	do do	Grande Rivière Mira,	do do
Port Murray,	do do	Main à Dieu,	do do
Cardigan-Nord,	do do	Brulé,	Co. de Colchester do
Jetée de la baie Ste-Marie,	do do	Parssboro',	Co. de Cumberland do
Souris,	do do	Pugwash,	do do
Cascompec,	Comté de Prince do	Joggins-Sud,	do do
Miminigash (Grand)	do do	Rivière du Castor,	Comté de Digby do
do (Petit)	do do	Church Point,	do do
Jetée de Belfast,	Comté de Queen do	Digby,	do do
Jetée China Point,	do do	Grosses Coques,	do do
Creek des Neuf Milles,	do do	Anse de White,	do do
Jetée de Victoria,	do do	Rivière au Saumon,	Comté d'Halifax do
Anse de Delap,	Co. d'Annapolis, N.-E.	Sheet Harbour,	do do
Hampton,	do do	Maitland,	Comté de Hants do
Anse de Parker,	do do	Noel,	do do
Port Lorne,	do do	Summerville,	do do
Anse Livingstone,	Co. d'Antigonish do	Cheticamp,	Comté d'Inverness do
Grand Etang,	Co. du Cap-Breton do	Pointe Basse,	do do
Étang de McIver,	Comté d'Inverness do	Lac Saint-Jean,	Co. de Chicoutimi, Qué.
Port Hood,	do do	Saint-Fulgence,	do do
Whycocomagh,	do do	Grande Rivière,	Comté de Gaspé do
do (réserve indienne)	do do	Îlot de Pabos,	do do
Morden,	Comté de King do	Percé,	do do
Ile de la Pointe Batty,	do Pictou do	Pointe Saint-Pierre,	do do

Arichat-Ouest,	do	Richmond	do	Ile Bizard,	C. Jacques-Cartier	do
Baie Saint-Laurent,	do	Victoria	do	Rivière Jésus,	Comté de Laval	do
Rivière des Français,	do	do	do	Grosse Isle,	Co. de Montmagny	do
Little Narrows,	do	do	do	Saint-Laurent,	C. de Montmorency	do
Neil's Harbour,	do	do	do	Papineauville,	Comté d'Ottawa	do
Anse du Naufrage,	do	do	do	Rivière Richelieu,	Comté de Richelieu	do
Anse Verte,	Comté d'Yarmouth	do	do	Georgeville,	Comté de Stanstead	do
Edgett's Landing,	Comté d'Albert, N.-B.	do	do	Rivière Saint-Maurice,	Co. de St-Maurice	do
Gray's Island,	do	do	do	Cacouna,	Co. de Témiscouata	do
Creek Stony,	do	do	do	Ile Verte	do	do
Clifton,	Co. de Gloucester	do	do	Notre Dame du Portage,	do	do
Grande Anse,	do	do	do	Rivière Ile Verte,	do	do
Pointe Mizzonette,	do	do	do	Baie de la Vallière,	Comté d'Yamaska	do
Richibouctou,	Comté de Kent	do	do	Rivière Kaministiquia,	Comté d'Algoma, Ont.	do
Saint-Louis,	do	do	do	Port-Arthur,	do	do
Grey's Point,	Comté de King	do	do	Port-Elgin,	Comté de Bruce	do
Hampton,	do	do	do	Rivière Rideau (branche nord),	Comté de Grenville	do
Quai de Water,	do	do	do	Owen-Sound,	Comté de Grey	do
Rivière Madawaska,	Co. de Madawaska	do	do	Oakville,	Comté de Halton	do
Fairville,	Comté de St-Jean	do	do	Bayfield,	Comté de Huron	do
Saint-Jean, brise-lames,	do	do	do	Goderich,	do	do
Port de Saint-Jean,	do	do	do	Pembroke,	Comté de Renfrew	do
Moncton,	C. de Westmorland	do	do	Ollingwood,	Comté de Simcoe	do
Pointe du Chêne,	do	do	do	Midland,	do	do
Lac Saint-François et	} C. de Beauharnois } et Huntingdon } Qué.	do	do	Toronto,	Comté d'York	do
Rivière Saint-Louis,		Co. de Beauharnois	do	Chenal Burlington,	Lac Ontario.	do
Rivière Saint-Louis,	do	do	do	Pont suspendu,		
Pet. rivière Bonaventure,	Co. de Bonaventure	do	do	Union,	Rivière Ottawa.	
New-Carlisle,	do	do	do	Rivière Belly,	T. N.-O.	
Paspébiac,	do	do	do	Medicine Hat,	do	
Longue-Pointe et				Creek Sheep,	do	
Boucherville,	Comté de Chambly	do	do	Bigg's Portage,	C.-B.	
Saint-Lambert	do	do	do	Rivière Columbia,	do	
Baie Saint-Paul,	Co. de Charlevoix	do	do	Rivière Harrison,	do	
Pointe au Persil,	do	do	do	Vancouver,	do	
Rivière Noire,	do	do	do			

DRAGAGE.

LE " ST LAWRENCE."

Après avoir été réparé, ce dragueur est arrivé à Richibouctou, N. B., le 13 juillet 1887, et a commencé presque immédiatement à travailler à l'amélioration du chenal nord, une des entrées extérieures du port, et il y a été employé jusqu'au 7 septembre, date à laquelle des travaux avaient été faits sur une longueur de 300 pieds, sur une largeur de 150 pieds et à une profondeur de 14 pieds à basse marée; 9,362 verges cubes de sable ont été enlevées.

Du 15 au 30 septembre, le dragueur a creusé au large de l'extrémité du quai de Port Hood, comté d'Inverness, N.E., et a atteint une profondeur de 12 pieds à basse marée, et 2,800 verges cubes de sable ont été enlevées.

Le 3 octobre, les travaux commencèrent dans la rivière du milieu, comté de Picton, N.-E., vis-à-vis le quai de Black Diamond, et se sont continués jusqu'au 18, date à laquelle ils furent suspendus; une tranchée de 360 pieds de longueur sur 70 pieds de largeur et 22 pieds de profondeur a été pratiquée, et 7,000 verges de boue et d'écaillés d'huître ont été enlevées.

Dans le cours de l'hiver, la chaudière a été déplacée, et plusieurs réparations ont été faites au bateau et aux machines.

Le 14 mai, les travaux de l'été commencèrent au quai du chemin de fer, port de Picton, et se continuèrent jusqu'au 19, date à laquelle on avait atteint une profondeur de 17 pieds sur une étendue de 900 pieds carrés en enlevant 2,275 verges cubes de boue et d'argile.

Au quai du marché, ce dragueur a travaillé du 20 mai au 22 de juin, et a pratiqué un chenal à partir du chenal principal du port en se dirigeant vers le quai, sur une distance de 810 pieds, à une largeur de 60 pieds et une profondeur de 15 pieds, là où il n'y avait que 7 pieds avant.

Les matières enlevées se composaient d'argile, et la quantité s'est élevée à 14,700 verges cubes.

A l'expiration de l'exercice, le dragueur fut mis en état de partir pour la Petite Baie Glacée, comté de Cap-Breton, N.-E.

La quantité totale du dragage s'est élevée à 36,137 verges cubes, au coût de 30.55 cents par verge cube.

La vente d'une certaine quantité de vieux matériel et d'un vieux bateau, a produit la somme de \$34.90 qui a été portée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "CANADA."

A l'expiration de l'exercice, le *Canada* était occupé à améliorer le chenal du port d'Yarmouth, N.-E., et ces travaux se sont continués jusqu'au 4 de novembre, date à laquelle les opérations cessèrent et le dragueur fut mis en hivernement.

Le bateau et les machines ont subi des réparations ordinaires nécessaires, et le dragage du chenal fut repris au commencement de mai 1888 et se continua jusqu'au 30 juin; à cette date 31,050 verges cubes d'argile avaient été enlevées, au prix de 30.10 cents la verge cube.

La vente de vieux cordages a produit la somme de \$4.60 qui a été portée au crédit du receveur général.

LE "NEW DOMINION."

A l'expiration de l'exercice dernier ce dragueur était occupé à creuser un chenal jusqu'au quai public, à la tête de baie de Bellisle, comté de King, N.-B., et a continué ses travaux jusqu'au 18 juillet, époque à laquelle il fut expédié au Grand Lac, comté de Queen, et il reprit l'amélioration du chenal à travers les battures de cet endroit; il y resta jusqu'au 10 septembre, après avoir enlevé 21,910 verges cubes d'argile de seure de bois, etc.

Après avoir été réparé, le dragueur reprit ses travaux à Bellisle, et le 15 octobre le chenal était terminé jusqu'au quai, 15,205 verges cubes de sable et d'argile ayant été enlevées.

Ce dragueur a passé l'hiver à Saint-Jean, N.-B., où il subit des réparations nécessaires, et le 18 juin 1888 il fut amené à Hampton, comté de King, pour creuser la batture de Kennebecassis, en aval du village; et le 30 juin, 3,675 verges cubes de sable avaient été enlevées.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 40,790 verges cubes, à raison de 15.67 cents la verge cube.

La vente d'un vieux matériel a produit la somme de \$10 60 qui a été portée au crédit du receveur général.

LE "CAP BRETON."

Ce dragueur n'a commencé à travailler que le 3 octobre 1887, après son arrivée à Wallace, comté de Cumberland, N.-E., où il resta jusqu'au 5 novembre, et où il améliora le chenal du bateau-passeur, et il enleva les obstacles au large des quais des compagnies dites *Union Free Stone* et *Wallace Greystone*, la quantité de dragage s'élevant à 9,950 verges cubes.

Le 8 novembre, ce dragueur partit de Wallace pour Pictou, et le 9, au large du cap John, survint une forte tempête et on dut abandonner le dragueur qui sombra dans 60 pieds d'eau. L'équipage perdit tout ce qu'il avait à bord, et c'est avec de grandes difficultés que les hommes purent sauver leur vie. Les chalands furent sauvés et remorqués à Pictou.

Jusqu'à l'époque de son naufrage, ce dragueur avait enlevé 9,950 verges cubes pendant l'exercice, à raison de 46.88 cents la verge cube.

La somme de \$59.66 fut réalisée par la vente de vieux matériel, et portée au crédit du receveur général.

LE "PRINCE-EDWARD."

Au commencement de l'exercice, le *Prince-Edward* a été occupé à creuser le chenal à Tignish, I. P.-E., et il y est resté jusqu'au 27 août, date à laquelle il fut amené à

Charlottetown, où il fut amené à terre; et l'examen minutieux qu'on en fit, fit voir que les réparations nécessaires étaient très considérables, et comme un crédit était nécessaire pour faire face aux dépenses, le dragueur resta à rien faire pendant le reste de l'exercice.

Les seuls travaux qui ont été exécutés durant le cours de l'exercice, le furent à Tignish, où 3,775 verges cubées de gravier, de sable et d'argile furent enlevées à raison de \$1.56 la verge cubée.

LE "GEORGE MACKENZIE."

Dans le cours du mois de juillet 1887, ce dragueur était à la baie d'Aspy, comté de Victoria, N.-E., et le 1er août il fut ramené à Chéticamp, comté d'Inverness, où il reprit le creusage du chenal. Le 21 octobre, 16,400 verges cubées de sable, de gravier et de pierre avaient été enlevées, et on avait atteint une profondeur de 13 pieds dans le port. A cette dernière date le temps ne devint plus propice pour travailler dans une position aussi exposée, et tout l'outillage fut amené à Hawkesbury, et mis sur le chemin de fer maritime pour y passer l'hiver et y être réparé; après examen on constata que ces réparations étaient si considérables que, par suite du manque de fonds, on ne fit faire que des réparations temporaires au dragueur et aux chalans pour leur permettre d'être conduits à l'anse McNair, comté d'Antigonish, au commencement du présent exercice.

Les seuls travaux exécutés par ce dragueur, furent ceux faits à Chéticamp où la quantité du dragage s'éleva à 16,400 verges cubées, à raison de 46.67 cents la verge.

LE "CHALLENGE."

Le 1er juillet 1887, ce dragueur travaillait à Goderich, Ontario, à ouvrir un passage à 13 pieds de profondeur, à travers la batture qui ferme l'entrée du port, et à creuser, à une profondeur de 14 pieds, le long des quais dans le port; il terminait les travaux le 28 août, date à laquelle 14,380 verges cubées de sable et de gravier avaient été enlevées.

Le 29 août, l'outillage fut remorqué à Kincardine, où il demeura jusqu'au 27 octobre et creusa le chenal entre les jetées, à une profondeur de 16 pieds, pour permettre aux grands bateaux des lacs d'arriver, et il enleva des dépôts qui s'étaient accumulés dans le bassin pour permettre aux bateaux de mouiller et de charger de sel. Les travaux exécutés ici ont embrassé l'enlèvement de 11,550 verges cubées de sable, d'argile et de tuf.

L'outillage a passé l'hiver à Goderich, où des réparations furent faites, et le 7 mai, les travaux recommencèrent sur la batture qui avait de nouveau fermé l'entrée, et le dragueur enleva aussi des matières qui s'étaient accumulées entre les jetées du chenal. Ces travaux durèrent jusqu'au 13 juin, date à laquelle 6,270 verges cubées de sable avaient été enlevées. Le 14, le dragueur et les chalans furent remorqués à Kincardine, où on commença à enlever les matières qui s'étaient accumulées dans le bassin et entre les jetées du chenal, et à l'expiration de l'exercice une nouvelle quantité de 6,300 verges cubées de sable et d'argile avaient été enlevées.

Le dragueur est en bon état, mais les chalans, par suite de leur longue durée et du service ardu, doivent être renouvelés. Le remorqueur, à l'exception de certaines parties de sa machine qu'il faudra renouveler dans le cours de l'hiver prochain, est en très bon état.

Le total du dragage fait par ce dragueur, dans le cours de l'exercice, s'est élevé à 39,520 verges cubées, à raison de 13½ cents la verge cubée.

LE "NIPISSING."

A l'expiration du dernier exercice, le *Nipissing* était occupé à redresser et à creuser le chenal du Richelieu, à environ ½ mille en aval du village Saint-Antoine, entre l'île et la rive occidentale, et il resta là jusqu'au 13 août, époque à laquelle un chenal de 9 pieds de profondeur avait été ouvert et 1,494 verges cubées d'argile, de tuf et de pierre avaient été enlevées.

Du 17 août au 3 septembre, du dragage fut fait dans le bras supérieur de la rivière Chateauguay où le chenal fut creusé à une profondeur de 8 pieds; et pour arriver à cette fin on dut faire sauter une grande quantité de pierre, vu qu'on rencontra bon nombre de gros cailloux qu'on ne pouvait enlever autrement.

Le 9 septembre, les travaux commencèrent dans la Gatineau, à environ $\frac{1}{4}$ de mille en aval du pont du C. C. P., et sur la rive nord de la rivière, où par suite du peu de profondeur de l'eau et de l'éboulement de la berge de la rivière, le chenal s'était rempli au point que les berges chargées ne pouvaient passer. Un bon chenal fut toutefois creusé et une tranchée fut aussi pratiquée à travers la batture au large du quai du bateau-passeur, à la Pointe de la Gatineau, où on atteignit une profondeur de 9 pieds en enlevant 11,140 verges cubes de sable et d'argile, mêlés d'une quantité considérable de sciure de bois et de copeaux provenant des scieries établies sur la rivière, ce qui est tout simplement une faute qu'on devrait empêcher.

Le 2 novembre, on commença à enlever un dépôt de sable qui fermait presque entièrement l'entrée de la rivière sud de la Petite-Nation. Le dragage s'est prolongé sur une longueur de 875 pieds, sur 35 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur, et les travaux étaient terminés le 19 novembre, date à laquelle 6,018 verges cubes d'argile et de sable avaient été enlevées.

Dans le cours de l'hiver, des réparations furent faites au dragueur et aux chalans, et la machine du remorqueur *Dennis* fut transportée dans une nouvelle coque qui avait été construite à Ottawa.

Le 23 mai, commença le creusage d'un chenal dans la baie de Papineauville à partir de l'Ottawa, et à l'expiration de l'exercice les travaux avaient bien progressé, et 14,895 verges cubes d'argile et de sable avaient été enlevées.

La quantité totale du dragage exécuté dans le cours de l'exercice s'est élevée à 50,848 verges cubes, à raison de $16\frac{17}{32}$ cents la verge cube.

L' "ONTARIO."

Ce dragueur était à Port-Hope au commencement de l'exercice, et il y est resté jusqu'au 25 août, ayant fait disparaître une barre qui s'était formée à l'embouchure du port, et ayant enlevé 12,600 verges cubes d'argile et de sable.

Du 27 août au 24 septembre, des travaux furent faits à Port-Darlington pour et au compte des commissaires du port de cet endroit, la partie intérieure du port a été creusée à une profondeur de 13 pieds et à 14 pieds entre les jetées et la partie du port s'étendant vers le lac Ontario, et 13,080 verges cubes de sable, d'argile et de pierre ont été enlevées.

A Newcastle, les travaux ont été exécutés aux frais de la compagnie du port, du 20 septembre au 22 octobre, et on a atteint une profondeur de 14 pieds en enlevant 6,840 verges cubes de sable et d'argile.

Pendant le trajet pour se rendre à ses quartiers d'hiver à Cobourg, l'outillage fut surpris par la tempête le 23 octobre, et un chalan subit des avaries considérables et dut être amené à Newcastle, le reste se rendit à Cobourg; après son arrivée à cet endroit on constata que le remorqueur *Sir John* avait subi des avaries si considérables qu'on dut l'amener à Sainte-Catherine, au mois d'avril, pour être réparé.

Le 15 mai, on commença à nettoyer le port intérieur et à le creuser à une profondeur de 13 pieds, et le 13 juin 5,800 verges cubes de sable avaient été enlevées.

Du 14 au 30 juin, l'outillage fut occupé à creuser le chenal au large des quais à Brighton, à une profondeur de 12 pieds, et à enlever 5,130 verges cubes de boue et de gravois.

La quantité totale de matière enlevée dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 43,470 verges cubes, à raison de $13\frac{1}{16}$ cents la verge cube.

LE "QUEEN."

Le 1er juillet 1887, ce dragueur était à Laprairie et ouvrait un nouveau chenal à partir du chenal principal du Saint-Laurent jusqu'à un quai public, et il y est resté jusqu'au 1er septembre, date à laquelle une profondeur de 7 pieds avait été atteinte, et 8,604 verges cubes d'argile et de pierre avaient été enlevées.

[1885]

Le 2 septembre, les travaux commencèrent dans le bras supérieur de la rivière Chateauguay, le *Nipissing* ayant été amené à la Gatineau, et se continuèrent jusqu'à la clôture de la navigation, époque à laquelle un chenal de 775 pieds de longueur fut terminé et 10,163 verges cubes de sables d'argile, de gravier et de pierre furent enlevés; ce qui, ajouté au dragage exécuté par le *Nipissing*, fait un total, à cet endroit, de 14,018 verges cubes.

Ce dragueur et les chalands ont passé l'hiver à Montréal, où l'outillage a subi des réparations générales avant le 21 mai, alors qu'il fut envoyé sur les battures du Richelieu, en aval de Saint-Antoine, et à l'expiration de l'exercice il avait enlevé 5,088 verges cubes d'argile.

La somme totale de dragage exécuté dans le cours d'exercice s'est élevé à 23,855 verges cubes, à raison de 35 $\frac{1}{8}$ cents la verge cube.

LE " SAINT-LOUIS. "

Ce dragueur fut mis à travailler dès le commencement de juillet 1887, dans le coursier d'alimentation, où la tranchée entre le Saint-Laurent et la rivière Saint-Louis, et le 16 octobre les travaux étaient terminés et le dragueur fut ramené à Ottawa.

Le 6 juin, commença le creusage de la branche nord de la rivière Rideau à une profondeur de 7 pieds, à partir du canal jusqu'à Kemptville, et il y travaillait à l'expiration de l'exercice.

Dans le coursier d'alimentation 16,390 verges cubes d'argile ont été enlevées, et dans la rivière Rideau 300 verges cubes de sable, faisant un grand total pour l'exercice, de 19,390 verges cubes, à raison de 20 $\frac{1}{4}$ cents la verge cube.

LE " WINNIPEG. "

Au commencement de l'exercice, le *Winnipeg* fut occupé à creuser dans le bas-fond ouest, près de Selkirk Ouest, afin de donner aux bateaux à vapeur et autres, qui naviguent sur la rivière Rouge, un accès plus facile aux industries de cette localité et plus d'espace aux bateaux qui hivernent à cet endroit.

Le 1er août 1887, le dragage commença dans le chenal à l'embouchure de la rivière Rouge et se continua jusqu'à la fin du mois, époque à laquelle l'outillage fut amené au chenal de Salmony, à environ 2 $\frac{1}{2}$ milles de l'embouchure, où une tranchée fut pratiquée à travers la batture, donnant 12 pieds de profondeur sur une longueur de 50 pieds au sommet.

Par suite de l'épuisement du crédit, l'outillage cessa de travailler à la fin de septembre. Au mois de juin 1888, on le mit à creuser la rivière à Selkirk-Ouest, entre l'avenue Maria et l'avenue Manitoba, l'ouvrage étant terminé le 30 juin.

La quantité totale de dragage exécuté dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 53,880 verges cubes, à raison de 17 cents la verge cube.

LE " PRIESTMAN. "

Dans le cours de 1887, ce dragueur n'a fait qu'une légère somme d'ouvrage sur la rivière de la Boue Blanche, et les travaux n'ont été exécutés que du 4 août au 29 septembre.

Au mois de juin 1888, ce dragueur fut mis à enlever les battures de la rivière, entre Totogan et McArthur's Landing, et à l'expiration de l'exercice, il y travaillait encore.

La quantité de dragage exécuté dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 9,317 verges, à raison de 25 cents la verge cube.

LE " PACIFIC. "

Entre le 1er juillet et le 24 décembre 1887, ce dragueur a été employé à enlever l'argile et les cailloux autour du rocher Dredger, port de Victoria, C.-B.

Le 23 février suivant, les travaux recommencèrent au large de Shoal Point, port de Victoria, et se continuèrent jusqu'au 9 avril, date à laquelle l'outillage fut amené à

Esquimalt, dans le but de creuser l'entrée du bassin de radoub, et il travaillait à cet ouvrage à l'expiration de l'exercice.

L'ouvrage exécuté par ce dragueur dans le cours de l'exercice, quoique relativement peu considérable en quantité, a été exécuté dans des endroits défavorables et où, comme au rocher Dredger, il a fallu faire usage de coups de mine pour faciliter l'enlèvement des cailloux et aussi dans l'enlèvement de ce qui restait de pilotis au bassin de radoub.

La quantité totale de dragage s'est élevée à 14,773 verges cubes, à raison de 86½ cents la verge.

LE "SAMSON."

Le bateau-chèvre *Samson* a été employé jusqu'à l'expiration de 1887, aux travaux exécutés à l'embouchure de la Fraser.

Du 11 février au 30 juin 1888, ce bateau a été occupé à enlever les chicots du chenal de la Fraser, à partir de son embouchure jusqu'à la rivière Harrison, distance d'environ 90 milles; et 410,000 de ces obstacles ont été enlevés.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à godets *St. Lawrence.*

do do *Canada.*

do cuiller *New Dominion* et 6 chalans.

do do *Prince Edward* et 6 chalans.

do do *George McKenzie* et 3 chalans; aussi 5 chalans qui appartenaient au dragueur naufragé le *Cap Breton.*

Dans la province de Québec.

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada* et 2 chalans.

do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *Denis.*

do do *Saint-Louis* et 2 chalans.

Le bateau-chèvre *Baillairgé.*

Dans la province d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*

do do *Ontario*, 2 chalans et le remorqueur *Sir John.*

Au Manitoba.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, 2 chalans et le remorqueur *Sir Hector.*

Le dragueur à godets *Priestman*, et le remorqueur *Victoria.*

A la Colombie-Britannique.

Le dragueur à godets *Pacific*, et 6 chalans, et le remorqueur à vapeur *Georgie.*

Le bateau-chèvre "*Samson.*"

ÉTAT DÉTAILLÉ DE LA DÉPENSE DES DRAGUEURS SUIVANTS, PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

"ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	689 48	508 33	508 33	508 33	919 84	1,092 98	681 11	565 34	472 58	513 58	519 08	.....	6,878 98
Houille.....	289 40	141 00	.....	.....	49 45	.....	.....	.....	.....	.....	4 60	.....	484 45
Vivres.....	206 21	95 65	270 13	102 12	86 67	223 72	38 15	.....	.....	.....	.....	67 26	1,089 91
Approvisionnement's	168 24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	168 24
Équipement	.....	.....	.....	.....	1 20	.....	.....	3 75	.....	.....	.....	.....	4 95
Man.....	2 40	.....	15 40	3 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21 40
Co Réparations.	322 80	.....	84 00	37 50	.....	93 57	100 00	.....	.....	117 62	588 00	.....	1,221 99
Co Pilotage.	48 00	81 00	16 00	.....	.....	.....	24 00	.....	.....	77 20	40 00	.....	250 50
Quaiage.....	.....	.....	31 16	5 00	.....	10 78	8 87	.....	.....	.....	4 80	.....	117 20
Menues dépenses.....	8 54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	69 15
Totaux.....	1,735 07	825 98	925 02	656 55	1,057 16	1,421 05	752 13	569 09	472 58	708 40	1,156 48	67 26	10,346 77
Frais d'exploitation	1,291 48	825 98	925 02	656 55	50 65	.....	.....	252 33	252 33	.....	568 48	67 26	4,863 08
Réparations extraor-	440 59	.....	.....	.....	1,006 51	1,421 05	752 13	316 76	220 25	708 40	588 00	.....	5,453 69
dinaires.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	569 09	472 58	708 40	1,156 48	67 26	10,346 77
Totaux.....	1,735 07	825 98	925 02	656 55	1,057 16	1,421 05	752 13	569 09	472 58	708 40	1,156 48	67 26	10,346 77

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc. — Suite.

"CANADA."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages	773 64	398 55	390 33	387 52	269 46	237 33	167 33	167 33	167 33	301 42	411 27	.....	3,651 51
Houille	53 00	406 12	.....	.....	312 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	771 32
Vivres	38 24	180 31	100 52	131 84	12 00	2 5 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	688 36
Approvisionnement's	185 43	54 42	65 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	327 36
Equipement.....	78 33	12 65	38 50	99 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	249 43
Eau.....	.....	1 00	6 43	.....	.....	0 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 50
Reparations.....	995 67	10 40	769 73	75 00	22 49	.....	62 85	2 52	253 55	.....	44 70	.....	2,491 54
.....	52 50	58 00	48 00	52 00	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	38 00	.....	268 50
Quaiage .....	.....	.....	.....	.....	.....	45 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 00
.....	.....	10 40	14 14	.....	.....	134 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	161 48
Menues dépenses.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	2,176 81	1,131 85	1,433 18	745 76	616 15	632 28	232 18	429 91	420 88	301 42	536 45	.....	8,654 90
Frais d'exploitation.	924 88	1,121 45	572 97	576 89	581 66	167 09	167 33	182 83	167 33	.....	418 13	.....	4,880 56
Reparat. ordinaires..	.....	10 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 40
do extraordin.	1,251 93	.....	860 21	168 87	34 49	465 19	62 85	247 11	253 55	301 42	118 32	.....	3,763 94
Totaux.....	2,76 81	1,131 85	1,433 18	745 76	616 15	632 28	230 18	429 94	420 88	301 42	536 45	.....	8,654 90

“NEW DOMINION.”

Items.	Juillet.		Août.		Septembre		Octobre.		Novembre		Déc.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.	
	\$	cts	\$	cts	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Gages.....	806 86		507 17		493 96		393 49		155 00		157 50		155 00		152 50		157 50		296 26		157 50		157 50		3,432 74	
Houille.....	200 00		108 75		82 35		2 80		22 88		12 78		17 93		128 10		166 05		4 08		7 60		128 10		308 75	
Approvisionnement's	73 88		6 00		184 82		171 00		12 64		203 20		175 43		285 60		335 20		296 26		335 20		157 50		186 99	
Equipement.....	7 12		82 43		339 00		807 92		902 25		180 42		175 43		152 50		157 50		296 26		177 73		157 50		18 78	
Bau.....	82 43		339 00		184 82		171 00		12 64		203 20		175 43		285 60		335 20		296 26		335 20		157 50		14 72	
Réparations.....	339 00		184 82		171 00		807 92		902 25		180 42		175 43		152 50		157 50		296 26		177 73		157 50		579 83	
Remorquage.....	1,509 29		807 92		938 13		902 29		22 88		180 42		175 43		152 50		157 50		296 26		335 20		157 50		1,208 00	
Menues dépenses.....	82 43		267 17		287 17		287 17		22 88		180 42		175 43		152 50		157 50		296 26		177 73		157 50		12 61	
Totaux.....	1,509 29		807 92		938 13		902 29		22 88		180 42		175 43		152 50		157 50		296 26		335 20		157 50		5,760 95	
Frais d'exploitation, Réparations extraordinaires.....	82 43		267 17		287 17		287 17		22 88		180 42		175 43		152 50		157 50		296 26		177 73		157 50		4,453 41	
Totaux.....	1,509 29		807 92		938 13		902 29		22 88		180 42		175 43		152 50		157 50		296 26		335 20		157 50		5,760 95	

“CAPE BRETON.”

Gages.....	310 00		157 50		289 16		580 06		303 08		66 86		3 40		152 50		157 50		296 26		157 50		157 50		1,639 74	
Houille.....	329 59		88 11		88 11		88 11		1 69		13 60		25 07		128 10		166 05		4 08		7 60		128 10		70 26	
Approvisionnement's	5 60		4 66		4 66		4 66		13 60		54 90		25 07		285 60		335 20		296 26		335 20		157 50		419 89	
Eau.....	940 58		125 00		125 00		125 00		944 76		944 76		944 76		285 60		335 20		296 26		335 20		157 50		23 75	
Réparation.....	940 58		125 00		125 00		125 00		944 76		944 76		944 76		285 60		335 20		296 26		335 20		157 50		1,020 55	
Remorquage.....	940 58		125 00		125 00		125 00		944 76		944 76		944 76		285 60		335 20		296 26		335 20		157 50		1,069 75	

Menues dépenses.....	8 90		64 06		64 06		64 06		64 06		64 06		3 40		152 50		157 50		296 26		157 50		157 50		72 96	
Totaux.....	1,594 67		1,448 84		1,448 84		1,448 84		1,448 84		1,448 84		3 40		152 50		157 50		296 26		157 50		157 50		4,316 40	
Frais d'exploitation Réparations extraordinaires.....	1,594 67		157 50		289 16		787 76		1,370 27		78 57		25 07		152 50		157 50		296 26		177 73		157 50		2,460 59	
Totaux.....	1,594 67		157 50		289 16		787 76		1,448 84		787 76		25 07		152 50		157 50		296 26		177 73		157 50		1,886 81	

“PRINCE EDWARD.”

Gages.....	612 76		497 75		491 50		424 20		559 53		187 50		155 00		152 50		157 50		152 50		157 50		157 50		3,521 24	
Houille.....	118 92		121 68		121 68		10 00		2 40		2 40		2 40		121 68		121 68		121 68		121 68		121 68		128 92	
Approvisionnement's	36 00		36 00		36 00		30 00		2 40		2 40		2 40		121 68		121 68		121 68		121 68		121 68		121 68	
Eau.....	7 50		50 00		50 00		100 00		100 00		100 00		100 00		121 68		121 68		121 68		121 68		121 68		126 10	
Réparations.....	996 40		996 40		996 40		95 01		95 01		95 01		95 01		121 68		121 68		121 68		121 68		121 68		207 50	
Pilotage.....	996 40		996 40		996 40		95 01		95 01		95 01		95 01		121 68		121 68		121 68		121 68		121 68		150 00	
Remorquage.....	996 40		996 40		996 40		95 01		95 01		95 01		95 01		121 68		121 68		121 68		121 68		121 68		150 00	
Menues dépenses.....	620 26		1,820 75		551 20		639 24		563 19		165 47		165 00		152 50		157 50		152 50		157 50		157 50		1,091 44	
Totaux.....	457 76		1,820 75		551 20		2 504		3 66		165 47		165 00		152 50		157 50		152 50		157 50		157 50		9 23	
Frais d'exploitation Réparations extraordinaires.....	162 50		1,820 75		551 20		4 24 20		559 53		165 47		165 00		152 50		157 50		152 50		157 50		157 50		3,843 41	
Totaux.....	620 26		1,820 75		551 20		639 24		563 19		165 47		165 00		152 50		157 50		152 50		157 50		157 50		1,511 70	

[1888]

“GEO. MCKENZIE.”

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	369 17	478 25	492 64	488 15	233 89	179 60	155 00	152 50	157 50	374 10	160 00	374 10	3,240 80
Houille.....	147 00	13 50	114 17	4 32	.....	25 38	3 50	.....	49 43	.....	106 90	.....	302 55
Approvisionnement ts.	.....	3 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53 76
Equipement.....	.....	45 00	60 00	27 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110 15
Eau.....	3 25	.....	.....	4 50	48 98	.....	.....	.....	.....	.....	33 00	.....	135 75
Réparations.....	91 54	.....	.....	.....	895 02	10 00	.....	37 27	41 53	.....	.....	.....	256 81
Remorquage.....	410 00	.....	660 00	718 88	30 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,593 90
CO	2 00	.....	.....	.....	17 74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32 60
Menues dépenses.....	4 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22 24
Totaux.....	1,027 46	540 00	1,212 64	1,357 52	1,225 63	189 60	180 38	192 27	199 02	374 10	349 33	374 10	6,847 95
Frais d'exploitation	773 92	540 00	1,212 64	1,357 52	1,176 65	.....	155 00	152 50	157 50	.....	160 00	.....	5,685 73
Réparations extra-ordinaires.....	253 54	.....	.....	.....	48 98	189 60	25 38	39 77	41 52	374 10	189 33	.....	1,162 22
Totaux.....	1,027 46	510 00	1,212 64	1,357 52	1,225 63	189 60	180 38	192 27	199 02	374 10	349 33	374 10	6,847 95

“CHALLENGE.”

Gages.....	385 00	385 00	430 62	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	388 14	395 00	2,708 76
Houille.....	195 22	229 49	4 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	254 02	.....	988 42
Bois.....	3 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 75
Vivres.....	100 00	100 72	100 00	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91 96	100 00	593 68
Approvisionnement ts	43 24	19 82	10 10	36 66	.....	.....	.....	.....	.....	29 25	47 72	.....	186 79
Equipement.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41 25	19 04	.....	50 29
Réparations.....	53 93	14 36	8 50	161 69	.....	.....	.....	.....	.....	98 57	41 50	7 75	389 60
Totaux.....	2 00	107 83	16 28	4 40	13 21	2 00	104 33	7 30	257 35	519 05	5,192 64	5,192 64	5,192 64
Menues dépenses.....	782 64	857 22	524 68	736 37	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	670 76	947 71	510 05	5,192 64
Frais d'exploitation.	728 71	842 86	515 88	571 68	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	572 19	906 21	502 30	4,803 04
Réparat. ordinaires.	53 93	14 36	8 80	164 69	.....	.....	.....	.....	.....	98 57	41 50	7 75	224 91
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	164 69
Totaux.....	782 64	857 22	524 68	736 37	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	670 76	947 71	510 05	5,192 64

“NIPISSING.”

Gages.....	390 16	427 89	442 23	436 56	359 67	118 00	151 13	.....	.....	255 37	389 20	410 00	3,380 21
Houille.....	287 50	132 70	202 26	13 08	616 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	682 65	1,935 14
Bois.....	101 00	105 17	102 64	107 00	86 66	.....	.....	.....	.....	.....	31 01	100 00	693 48
Vivres.....	37 20	26 00	9 20	35 82	22 41	.....	.....	.....	.....	.....	19 10	3 79	131 11
Approvisionnement ts	3 50	16 48	25 63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	112 49	.....	193 58
Equipement.....	2 25	12 50	8 45	45 00	1 75	5 08	41 00	.....	.....	.....	405 61	21 46	1,946 33
Réparations.....	20 00	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
Pilotage.....	.....	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00
Remorquage.....	.....	10 55	2 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
Menues dépenses.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23 41
Totaux.....	811 61	851 29	792 96	6 7 46	1,087 44	123 08	192 13	1,703 36	957 44	1,217 90	8,404 67	8,404 67	8,404 67
Frais d'exploitation.	839 36	838 79	784 51	592 46	1,085 69	118 00	151 13	.....	.....	300 16	551 80	1,196 44	6,458 34
Réparat. ordinaires.	2 25	12 50	8 45	45 00	1 75	5 08	41 00	.....	.....	290 86	405 64	21 46	833 99
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,112 34
Totaux.....	841 61	851 29	792 96	637 46	1,087 44	123 08	192 13	1,703 36	957 44	1,217 90	8,404 67	8,404 67	8,404 67

“ONTARIO.”

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	419 17	380 00	30 00	30 00	30 00	150 00	90 00	90 00	90 00	205 00	378 39	380 00	2,212 56
Houille.....	470 00	470 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00	.....	505 00	1,005 00
Bois.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 50	2 50
Vivres.....	97 42	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	101 31	398 73
Approvisionnement's	44 68	33 00	49 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120 32	81 17	10 46	218 80
Equipement.....	4 75	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	834 84	53 59	41 68	235 34
Réparations.....	45 00	5 25	86 84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34 85	5 30	1,314 43
& Pilotege.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	6 00	16 00
Menues dépenses.....	.....	5 01	100 00	20 30	.....	.....	.....	.....	10 65	.....	29 63	110 15	275 74
Totaux.....	611 02	1,008 26	100 00	155 63	332 65	150 00	90 00	90 00	100 65	1,189 86	687 63	1,162 40	5,679 10
Frais d'exploitation	566 02	1,003 01	100 00	69 79	30 00	150 00	90 00	90 00	100 65	355 32	652 78	1,157 10	4,364 67
Réparat. ordinaires	45 00	5 25	.....	86 84	2 65	.....	.....	.....	.....	335 46	34 85	5 30	615 45
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	300 00	.....	.....	.....	.....	498 98	.....	.....	798 98
Totaux.....	611 02	1,008 26	100 00	156 63	332 65	150 00	90 00	90 00	100 65	1,189 86	687 63	1,162 40	5,679 10

“QUEEN.”

Gages.....	332 60	380 82	330 00	330 00	247 70	30 00	30 00	30 00	70 00	224 75	308 39	307 17	2,621 13
Houille.....	90 00	360 69	109 34	.....	387 43	.....	.....	.....	.....	.....	324 84	.....	1,272 30
Bois.....	3 39	12 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 95
Vivres.....	91 00	90 41	93 64	90 00	43 26	.....	.....	.....	.....	149 48	54 00	90 33	553 65
Approvisionnement's	16 86	55 16	60 76	6 50	8 38	2 75	.....	.....	.....	30 26	17 85	10 42	338 15
Equipement.....	.....	2 50	4 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	117 71	.....	155 32
Réparations.....	25 10	140 11	118 07	6 84	15 65	10 80	.....	.....	.....	985 79	89 40	110 68	1,502 44
Pilotege.....	.....	.....	.....	.....	5 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 30

“SAINT-LOUIS.”

Remorquage	191 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	191 05
Menues dépenses.....	310 00	310 00	10 00	310 00	140 00	30 00	181 05	.....	21 50	8 76	170 00	300 06	1,870 26
Totaux.....	868 85	1,352 06	1,026 65	743 34	847 72	32 76	221 85	30 00	91 50	1,399 04	1,082 19	818 60	8,514 55
Frais d'exploitation	843 75	1,211 95	908 58	736 50	832 07	32 75	211 05	30 00	91 50	413 25	992 79	707 92	7,012 11
Réparat. ordinaires	25 10	142 11	118 07	6 84	16 66	10 80	.....	.....	.....	297 08	89 40	110 68	813 73
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	688 71	.....	.....	688 71
Totaux.....	868 85	1,352 06	1,026 65	743 34	847 72	32 76	221 85	30 00	91 50	1,399 04	1,082 19	818 60	8,514 55

Gages.....	219 94	404 95	495 55	168 25	37 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,004 44
Houille.....	.....	105 00	74 67	27 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	501 77
Bois.....	.....	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00
Vivres.....	34 00	34 00	34 00	34 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	230 09
Approvisionnement's	19 89	21 48	9 33	12 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57 82
Equipement.....	29 91	5 30	1 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 65
Réparations.....	2 50	.....	.....	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 78
Remorquage.....	300 00	.....	.....	429 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	102 50
Menues dépenses.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	991 55
Totaux.....	606 24	575 73	615 30	771 02	37 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,054 60
Frais d'exploitation	576 38	575 73	613 55	771 02	37 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,008 82
Réparat. ordinaires	29 91	1 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 78
Totaux.....	606 24	575 73	615 30	771 02	37 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,054 60

Etat détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc. — Suite.

“WINNIPEG.”

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages	570 00	570 00	570 00	236 83	80 00	80 00	80 00	80 00	80 00	279 83	540 00	570 00	3,736 66
Houille	693 17	707 35	655 72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	738 86	2,795 09
Bois	292 28	292 28	282 85	36 64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	243 57	282 86	1,490 48
Vivres	294 98	31 70	215 72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	342 42	527 50	1,249 08
Equipement	235 42	150 28	179 05	100 98	.....	.....	.....	.....	.....	92 33	136 72	476 47	1,249 08
Réparations .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	181 85	108 57	956 12
Menues dépenses .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	2,085 85	1,751 58	1,937 52	424 45	80 00	105 27	80 00	80 00	80 00	372 16	1,444 56	2,227 76	10,719 17
Frais d'exploitation	2,085 85	1,719 88	1,771 80	424 45	80 00	105 27	80 00	80 00	80 00	279 83	1,307 84	2,227 76	10,243 70
Réparat. ordinaires .....	.....	31 70	215 72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92 33	75 27	.....	893 15
do extraordinaire .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	383 32
Totaux	2,085 85	1,751 58	1,987 52	424 45	80 00	105 27	80 00	80 00	80 00	372 16	1,444 56	2,227 76	10,719 17

“PRIESTMAN.”

Gages	120 00	298 00	270 00	160 00	30 00	30 00	75 00	30 00	30 00	110 00	180 00	270 00	1,603 00
Houille .....	.....	284 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	264 00
Bois .....	.....	34 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34 50
Vivres .....	.....	208 21	188 57	62 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	97 4	188 57	745 45
Equipement .....	.....	55 40	28 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83 00
Réparations .....	.....	3 00	115 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	118 61
Menues dépenses .....	.....	94 42	88 71	4 50	.....	6 90	.....	.....	.....	.....	.....	31 32	225 85
Totaux	120 00	923 03	725 89	227 18	30 00	36 90	75 00	30 00	30 00	110 00	277 42	489 89	3,074 81

“PACIFIC.”

Frais d'exploitation	120 00	920 03	609 78	227 18	30 00	36 90	75 00	30 00	30 00	110 00	277 42	489 89	2,956 20
Réparat. ordinaires .....	.....	3 00	38 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41 00
do extraordinaire .....	.....	.....	77 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77 61
Totaux	120 00	923 03	725 39	227 18	30 00	36 90	75 00	30 00	30 00	110 00	277 42	489 89	3,074 81
Gages	1,248 75	25 48	366 88	1,712 45	359 87	1,250 83	330 02	1,971 84	690 50	1,831 95	436 34	1,952 63	6,704 67
Houille	137 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	652 37
Bois	52 25	57 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	385 25
Eau .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64 00
Vivres	161 68	188 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,414 50
Approvisionnement's	68 71	56 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	191 96
Equipement	44 31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	561 82
Réparations	220 73	29 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,872 67
Totaux	1,933 93	366 88	1,712 45	359 87	1,250 83	330 02	1,971 84	690 50	1,831 95	436 34	1,952 63	12,837 24	12,837 24
Frais d'exploitation	1,713 20	327 53	1,587 68	334 87	1,245 83	208 28	187 66	675 50	1,756 95	436 34	1,480 73	9,964 57	9,964 57
Réparat. ordinaires	54 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,184 02
do extraordinaire	166 51	29 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,688 65
Totaux	1,933 93	366 88	1,712 45	359 87	1,250 83	330 02	1,971 84	690 50	1,831 95	436 34	1,952 63	12,837 24	12,837 24

BATEAU-CHEVRE “SAMSON.”

Gages .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,328 28
Houille .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	211 02
Bois .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	304 75
Vivres .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	736 03
Approvisionnement's .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	337 97
Equipement .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	111 59
Réparations .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,541 38
Totaux .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,571 02
Frais d'exploitation .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,029 61
Réparat. ordinaires .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	164 50
do extraordinaire .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,376 88
Totaux .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,571 02

"ST. LAWRENCE."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Argile.....	2,710	4,760	1,745	3,535	360	360	4,320	4,320	4,320	4,320	4,320	4,725	8,487
Sable ordinaire.....	10,930	6,000	3,087	3,535	360	360	4,320	4,320	4,320	4,320	4,320	4,725	23,532
do très fin.....	900	1,060	1,068	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,968
Vase et coquillages.....	2,625	5,250	4,287	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	3,675
Totaux.....	2,625	5,250	4,287	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	2,410
													40,790
													Vgs. cubes.
													8,487
													2,800
													9,362
													15,488
													36,137

[1888]

"CANADA."

Argile.....	4,950	4,950	5,130	4,365	360	360	4,320	4,320	4,320	4,320	4,320	4,725	31,050
Totaux.....	4,950	4,950	5,130	4,365	360	360	4,320	4,320	4,320	4,320	4,320	4,725	31,050

"NEW DOMINION."

Sécurité de bois.....	2,710	4,760	1,745	3,535	360	360	4,320	4,320	4,320	4,320	4,320	4,725	9,215
Argile.....	10,930	6,000	3,087	3,535	360	360	4,320	4,320	4,320	4,320	4,320	4,725	23,532
Sable ordinaire.....	900	1,060	1,068	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,968
do très fin.....	2,625	5,250	4,287	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	3,675
Vase.....	14,540	11,760	5,880	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	2,410
Totaux.....	14,540	11,760	5,880	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	3,535	40,790

"CAPE BRETON."

Vase.....	7,940	2,010	7,940	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	9,950
Totaux.....	7,940	2,010	7,940	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010	9,950

"PRINCE EDWARD."

Graviers.....	1,014	1,014	1,014	1,014	1,014	1,014	1,014	1,014	1,014	1,014	1,014	1,014	1,014
Argile.....	568	758	758	758	758	758	758	758	758	758	758	758	1,697
Sable ordinaire.....	770	665	665	665	665	665	665	665	665	665	665	665	428
Totaux.....	1,338	2,437	2,437	2,437	2,437	2,437	2,437	2,437	2,437	2,437	2,437	2,437	14,375
													3,775

"GEO. MCKENZIE."

Graviers.....	427	427	427	427	427	427	427	427	427	427	427	427	1,697
Pierre.....	4140	4140	4140	4140	4140	4140	4140	4140	4140	4140	4140	4140	428
Sable ordinaire.....	4,995	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	14,375
Totaux.....	4,995	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	7,920	16,400

[1888]

"CHALLENGE."

Graviers.....	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480
Argile.....	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
Sable ordinaire.....	6,130	6,510	6,510	6,510	6,510	6,510	6,510	6,510	6,510	6,510	6,510	6,510	14,265
Totaux.....	9,090	6,130	6,510	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200	19,787
													15,596
													50,848

"NIPISSING."

Calcaire.....	1,220	1,220	1,220	1,220	1,220	1,220	1,220	1,220	1,220	1,220	1,220	1,220	1,220
Argile.....	10,560	2,940	765	920	5,472	5,472	5,472	5,472	5,472	5,472	5,472	5,472	14,265
Sable ordinaire.....	2,310	2,310	4,310	6,010	5,546	5,546	5,546	5,546	5,546	5,546	5,546	5,546	19,787
Totaux.....	10,560	7,470	4,975	6,930	6,018	6,018	6,018	6,018	6,018	6,018	6,018	6,018	15,596
													50,848

[1888]

"ONTARIO."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Cailloux.....	.....	.....	900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	900
Graviers.....	.....	.....	4,470	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,220	2,220
Argile.....	.....	900	8,550	3,780	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,560	1,260	5,670
Sable ordinaire.....	5,760	7,850	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,910	31,770
Vase.....	.....	.....	.....	4,080	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,560	.....	2,910
Totaux.....	5,760	8,750	13,920	4,080	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,560	6,390	43,470

[1888]

"QUEEN."

Cailloux.....	.....	.....	.....	756	192	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	948
Graviers.....	.....	.....	.....	512	.....	.....	.....	.....	.....	.....	736	4,352	670
Argile.....	2,172	1,344	96	3,202	1,312	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,116
Argile et pierre.....	2,368	2,624	3,519	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,088
Sable ordinaire.....	.....	4,540	3,615	5,140	1,504	.....	.....	.....	.....	.....	736	4,352	8,033
Totaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,855

"ST. LOUIS."

Argile.....	3,823	6,870	5,695	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,390
Sable ordinaire.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,000	3,000
Totaux.....	3,823	6,870	5,695	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,000	19,390

"WINNIPEG."

Argile.....	15,120	15,420	11,880	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,460
Sable et argile.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42,420
Totaux.....	15,120	15,420	11,880	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	63,880

"PRIESTMAN."

Argile.....	.....	3,179	3,138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,000	9,317
Totaux.....	.....	3,179	3,138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,000	9,317

"PACIFIC."

Tuf et cailloux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,268
Graviers.....	.....	.....	.....	.....	455	210	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,045
Argile.....	2,065	2,510	840	1,505	315	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,710
Argile et pierre.....	.....	350	.....	210	840	210	.....	.....	.....	.....	.....	.....	700
Sable ordinaire.....	.....	.....	.....	.....	1,630	490	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,050
Totaux.....	2,065	2,890	840	1,715	1,630	490	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,773

[1888]

ÉTAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités ; la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.

“ CHALLENGE.”

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Goderich.....	480	.....	720	1,200	.....	19,920	.....	.....	20,650
Kincardine.....	480	.....	720	1,200	.....	17,190	.....	.....	18,870
Totaux.....	960	.....	1,440	2,400	.....	37,120	.....	.....	39,520

Total de la dépense annuelle, \$5,192.64. Coût par verge cube, 13½c.

“ NIPissing.”

Saint-Antoine.....	1,220	12,720	.....	1,000	.....	2,210	.....	.....	14,940
Chateauguay.....	.....	1,545	.....	920	.....	10,220	.....	.....	3,855
Gatineau.....	.....	.....	.....	5,472	.....	586	.....	.....	11,140
R. de la Nation du Sud.....	.....	.....	.....	12,375	.....	2,620	.....	.....	6,018
Papineauville.....	.....	.....	.....	18,767	.....	15,596	.....	.....	14,885
Totaux.....	1,220	14,265	.....	18,767	.....	15,596	.....	.....	50,848

Total de la dépense annuelle, \$8,404.67. Coût par verge cube, 16½c.

“ ONTARIO.”

Port-Hope.....	.....	900	.....	900	.....	11,700	.....	.....	12,600
Port-Darlington.....	.....	.....	.....	3,090	.....	9,090	.....	.....	13,080
Newcastle.....	.....	.....	.....	1,680	.....	5,160	.....	.....	6,840
Cobourg.....	.....	.....	2,220	.....	.....	5,810	.....	.....	5,820
Brighton.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,910	.....	5,130
Totaux.....	.....	900	2,220	5,670	.....	31,770	.....	2,910	43,470

Total de la dépense annuelle, \$5,679.10. Coût par verge cube, 13½c.

“ QUEEN.”

Laprairie.....	.....	948	.....	8,516	5,088	.....	.....	.....	8,604
Chateauguay.....	.....	.....	670	512	.....	8,033	.....	.....	10,163
Saint-Antoine.....	.....	.....	.....	5,088	.....	.....	.....	.....	5,088
Totaux.....	.....	948	670	9,116	5,088	8,033	.....	.....	23,855

Dépense totale annuelle, \$8,514.55. Coût par verge cube, 35½c.

“ ST. LOUIS.”

Rivière Saint-Louis.....	.....	.....	.....	16,390	.....	.....	3,000	.....	16,390
Kemptville.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,000	.....	3,000
Totaux.....	.....	.....	.....	16,390	.....	.....	3,000	.....	19,390

Dépense totale annuelle, \$4,054.60. Coût par verge cube, 20½c.

DÉTAILS des dragages faits dans les Provinces Maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		
			Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.
"New Dominion"	Pointe Bellisle	King N.-B.....	15,205	2,382 80	
	Grand Lac.....	Queen do	21,910	3,433 55	
	Hampton.....	King do	3,675	575 91	6,392 26
"Canada"	Yarmouth.....				
"Cape Breton"	Wallace.....	Yarmouth, N.-E... Cumberland do			
"Prince Edward"	Tignish.....	Prince, I.P.-E.....			
"St. Lawrence"	Richibouctou.....	Kent, N.-B.....	9,362	2,860 24	2,860 24
	Port-Hood.....	Inverness, N.-E.....			
	Rivière Middle.....	Pictou do			
	Quai du ch. de f. de Pictou.....	do do			
	do marché de Pictou.....	do do			
"Geo. McKenzie"	Cheticamp.....	Inverness do			
			50,152		9,252 50

Dragueur.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	Vgs. cubes.	\$ cts.	Vgs. cubes.	\$ cts.
"New Dominion"	40,790	6,392 26		
"Canada"			31,050	9,348 27
"Cape Breton"			9,950	4,665 21
"Prince Edward"				
"St. Lawrence"	9,362	2,860 24	26,775	8,180 17
"George McKenzie"			16,400	7,653 95
	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

NOUVELLE-ÉCOSSE.			ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.			Quantité par chaque dragueur.	Total de la dépense.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.		
						40,790	6,392 76
31,050	9,348 27	9,348 27				31,050	9,348 27
9,950	4,665 21	4,665 21				9,950	4,665 21
			3,775	5,899 90	5,899 90	3,775	5,899 90
2,800	855 44						
7,000	2,138 60						
2,275	695 05						
14,700	4,491 08	8,180 17				36,137	11,040 41
16,400	7,653 95	7,653 95				16,400	7,653 95
84,175		29,847 60	3,775		5,899 90	138,102	45,000 00

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance.	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs. cubes.	\$ cts.	Vgs. cubes.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
		40,790	5,760 95	631 31	6,392 26	0 15·6711
		31,050	8,654 90	693 37	9,348 27	0 30·107
		9,950	4,316 40	348 81	4,665 21	0 46·8855
3,775	5,899 90	3,775	5,355 11	544 79	5,899 90	1 56·288
		36,137	10,346 77	693 64	11,040 41	0 30·5515
		16,400	6,847 95	806 00	7,653 95	0 46·6704
3,775	5,899 90	138,102	41,282 08	3,717 92	45,000 00	0 32·584

COUT aux localités draguées pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

PROVINCES MARITIMES.

Dragueur.	Localité.	Date.	Temps.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cub.
		1887.		Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.
" St. Lawrence "	Richibouctou, N.-B. Port Hood, N.-E.... Riv. Mid, Pictou..	12 juillet au 7 sept.	1 mo. 26 jrs...	9,362	2,045 71	0 21-85
		9 au 30 septembre.	22 jours.....	2,800	749 85	0 28-78
		1er au 18 octobre..	18 jours.....	7,000	628 41	0 08-977
		1888.				
	Quai ch. def. do do Marché do	15 au 19 mai	5 jours.....	2,275	132 00	0 05-800
		22 mai au 22 juin...	1 mois.....	14,700	775 55	0 05-275
		1887.				
" Canada ".....	Yarmouth, N.-E....	1er juil. au 4 nov.; 1888, 10 mai au 30 juin.....	5 mo. 26 jrs...	31,050	4,711 72	0 15-1746
		1887.				
" New Dominion "	Pte Bellisle, N.-B..	1er au 18 juil.; 11 sept. au 15 oct....	52 jours	15,205	1,434 38	0 09-43
	Grand Lac, N.-B...	19 juil. au 10 sept..	53 jours.	21,910	1,543 29	0 07-043
		1888.				
	Hampton, N.-B....	19 au 30 juin.....	12 jours.....	3,675	466 53	0 12-694
		1887.				
" Cape Breton "...	Wallace, N.-E	26 sept. ou 5 nov..	40 jours.....	9,950	2,156 93	0 21-677
" Prince Edward "	Tignish, I.P.-E	9 juil. au 2 sept...	1 mo. 24 jrs...	3,775	1,240 84	0 32-87
" Geo. McKenzie "	Cheticamp, C.-B....	1er août au 24 oct	2 mo. 21 jrs...	16,400	3,841 08	0 23-42

FRAIS de dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les 16 années expirées le 30 juin 1888.

Comté.	Localité.	Total pour les quinze années terminées le 30 juin 1887.				Pour l'exercice 1887-88.				Quantité totale.	Coût total.	Coût par comté.
		Quantité.		Coût par comté.		Quantité		Coût.				
		Vgs. cubes	\$	cts.	\$	Vgs cubes	\$	cts.	\$				cts.
Antigonish.....	Antigonish.....	22,025	3,649	15	.....	.....	.....	.....	.....	22,025	3,619	15
	Havre-au-Boucher.....	10,568	2,498	48	.....	.....	.....	.....	.....	10,568	2,498	48
	Tracadie.....	2,580	675	26	6,522	89	.....	.....	.....	2,580	675	26

Annapolis.....	Annapolis.....	2,825	1,635	68	.....	.....	.....	.....	.....	2,825	1,635	68

Cap-Breton.....	Lingan.....	22,267	9,275	56	.....	.....	.....	.....	.....	22,267	9,275	56
	Sydney.....	54,600	17,781	54	.....	.....	.....	.....	.....	54,600	17,781	54
	Petite Baie Glacée.....	31,237	10,988	82	.....	.....	.....	.....	.....	31,237	10,988	82
	Port-Orléans.....	17,413	8,242	21	.....	.....	.....	.....	.....	17,413	8,242	21
	Etang de Bénacade.....	20,860	5,993	80	.....	.....	.....	.....	.....	20,860	5,993	80
	Ile Christmas.....	19,045	3,364	98	55,647	01	.....	.....	.....	19,045	3,364	98

Colchester.....	Tatamagouche.....	57,725	17,032	93	.....	.....	.....	.....	.....	57,725	17,032	93

Cumberland.....	Parraboro'.....	42,595	12,804	68	.....	.....	.....	.....	.....	42,595	12,804	68
	Wallace.....	50,585	9,908	23	22,712	96	.....	.....	.....	50,585	9,908	23
Digby.....	Digby.....	12,655	5,056	29	.....	.....	.....	.....	.....	12,655	5,056	29

Guysboro'.....	Guysboro'.....	5,400	1,413	53	.....	.....	.....	.....	.....	5,400	1,413	53
	Rivière Larry.....	26,230	6,546	70	.....	.....	.....	.....	.....	26,230	6,546	70
	Port-Mulgrave.....	3,532	1,749	78	.....	.....	.....	.....	.....	3,532	1,749	78
	Sherbrooke.....	1,260	496	49	10,206	50	.....	.....	.....	1,260	496	49
Halifax.....	Chezetcook.....	3,920	2,593	71	.....	.....	.....	.....	.....	3,920	2,593	71
	Passage d'eau d'Halifax.....	6,177	2,063	38	.....	.....	.....	.....	.....	6,177	2,063	38
	Anse aux Harangs.....	12,111	8,015	05	.....	.....	.....	.....	.....	12,111	8,015	05
	Ketch Harbour.....	2,989	985	59	.....	.....	.....	.....	.....	2,989	985	59
	Quai de Richmond.....	792	182	53	.....	.....	.....	.....	.....	792	182	53
	Quai de Roche.....	1,750	620	28	.....	.....	.....	.....	.....	1,750	620	28
	Ferminus du ch. de fer, Halifax.....	19,290	6,187	38	.....	.....	.....	.....	.....	19,290	6,187	38
	Jeddore.....	21,515	4,969	56	.....	.....	.....	.....	.....	21,515	4,969	56
	Bras Nord-Ouest.....	7,350	2,970	39	.....	.....	.....	.....	.....	7,350	2,970	39
	Quai de Cunard.....	1,400	530	04	29,106	91	.....	.....	.....	1,400	530	04

Frais de dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les 10 années expirées le 30 juin 1888.—Fin.

Comté.	Localité.	Total pour les quinze années terminées le 30 juin 1887.				Pour l'exercice 1887-88.				Quantité totale.	Coût total.	Coût par comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.				
		Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.					
Inverness.....	Whycomagh.....	19,750	3,491 31	19,760	3,491 31	
	Étang de Campbell.....	4,940	872 83	.....	.....	.....	.....	4,940	872 83	.....	
	Port-Hastings.....	270	180 37	.....	.....	.....	.....	1,270	190 37	.....	
	Cheticamp.....	97,045	26,988 92	.....	16,400	7,653 95	.....	113,445	34,622 87	.....	
	Mabou.....	69,007	29,576 31	.....	2,800	855 44	8,509 39	69,007	29,576 31	69,009 13	
Lunenbourg.....	Port-Hood.....	.....	61,099 74	.....	.....	.....	.....	2,800	855 44	.....	
	Lunenbourg.....	70,510	22,194 57	.....	.....	.....	.....	70,510	22,194 57	.....	
	Baie Mahone.....	21,844	5,958 65	.....	.....	.....	.....	21,844	5,958 65	.....	
Pictou.....	Anse Veclair.....	11,610	5,075 53	33,248 75	.....	.....	.....	11,610	5,075 53	33,228 75
	Cie houillère d'Acadie.....	10,240	3,560 26	.....	.....	.....	.....	10,240	3,560 26	.....	
	Mines Albion.....	9,475	2,185 25	.....	.....	.....	.....	9,475	2,185 25	.....	
	Rivière Est.....	104,795	25,087 22	.....	.....	.....	.....	104,795	25,087 22	.....	
	Quai de la Cie houill. d'Halifax.....	1,650	359 90	.....	.....	.....	.....	1,650	359 90	.....	
	Quai public de Pictou.....	7,020	1,634 82	.....	14,700	4,491 08	.....	7,020	1,634 82	.....	
	Quai du marché de Pictou.....	24,900	5,798 74	.....	2,275	695 05	.....	32,164	9,959 34	.....	
	Quai du chemin de fer, Pictou.....	29,889	9,264 29	.....	.....	.....	.....	29,889	9,264 29	.....	
	Débarcadère de Pictou.....	7,345	2,880 01	.....	.....	.....	.....	7,345	2,880 01	.....	
	Quai de la houillère de Vale.....	1,395	682 15	.....	.....	.....	.....	1,395	682 15	.....	
	Rivière John.....	86,173	22,243 98	.....	.....	.....	.....	86,173	22,243 98	.....	
	Granton.....	21,435	9,270 92	.....	.....	.....	.....	21,435	9,270 92	.....	
	New-Glasgow.....	26,310	5,705 09	.....	.....	.....	.....	26,310	5,705 09	.....	
	Rivière du Milieu.....	.....	88,648 63	.....	7,000	2,138 60	7,324 73	7,000	2,138 60	95,973 36
	Queen's.....	Liverpool.....	12,940	4,732 38	4,762 38	.....	.....	12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond.....	D'Escoasse Cap LeRonde.....	11,860	5,962 13	.....	.....	.....	.....	11,860	5,962 13	.....	
	Canal Saint-Pierre.....	78,891	24,277 56	.....	.....	.....	.....	78,891	24,277 56	.....	
	do.....	7,180	2,407 41	.....	.....	.....	.....	7,180	2,407 41	.....	
Shelburne.....	Grand Goulet.....	23,684	5,670 49	.....	.....	.....	.....	23,684	5,670 49	.....	
	Rivière Bourgeois.....	18,920	4,468 87	.....	.....	.....	.....	18,920	4,468 87	.....	
	Cale de Marine.....	320	56 53	42,742 99	.....	.....	.....	320	56 53	42,742 99
	Lockport.....	20,825	6,334 85	6,334 85	.....	.....	.....	20,825	6,334 85	6,334 85

Yarmouth.....	Yarmouth.....	54,382	22,107 20	22,107 20	31,080	9,348 27	9,348 27	85,452	31,455 47	31,455 47
Hants.....	Windsor.....	5,450	1,627 60	1,627 60	.....	.....	.....	5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria.....	Baie Aspy.....	3,820	1,569 95	1,569 95	.....	.....	.....	3,820	1,569 95	1,569 95
Totaux.....	.....	1,343,681	410,343 26	410,343 26	84,175	29,847 60	29,847 60	1,427,856	440,190 86	440,190 86

Frais de dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les seize exercices terminés le 30 juin 1888.

106

Comté.	Localité.	Total pour quinze exercices terminés le 30 juin 1887.		Pour l'exercice 1887-88.		Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
Gloucester.....	Bathurst.....	Vgs. cub.	\$ cts.	Vgs. cub.	\$ cts.	Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.
		72,607	20,629 52			72,607	20,629 52	20,629 52
Kent.....	Richibouctou.....	47,735	14,299 54	9,822	2,560 24	57,097	17,159 78	
	Cocagne.....	27,180	9,601 45			27,180	9,601 45	
	Bouctouche.....	13,005	4,924 24			13,005	4,924 24	
	do	3,510	1,110 70			3,510	1,110 70	
	do	4,140	1,310 07			4,140	1,310 07	
Northumberland.....	do	45	14 23		2,860 24	45	14 23	34,130 47
	Quai de Robertson.....		31,270 23					
Queen's.....	Fer à Cheval.....	160,417	44,694 13			160,417	44,694 13	
	Outer Bar.....	13,125	4,022 67			13,125	4,022 67	
	Grande Dune.....	37,975	10,121 67			37,975	10,121 67	
Saint-Jean.....	Grand Lac.....	43,715	7,498 78	219,10	3,433 55	65,625	10,932 33	
	do	20,440	4,522 82			20,440	4,522 82	
	Jemseg.....	61,305	12,117 74			61,305	12,117 74	
	Waashademoak.....	43,975	6,340 83		3,433 55	48,975	6,340 83	
Sunbury.....	Terminus du ch. de fer Inter.....	139,810	37,130 01			139,810	37,130 01	
	Ile de la Marine.....	25,294	9,296 79			25,294	9,296 79	
	Anse au Maree.....	23,925	4,374 40			23,925	4,374 40	
	Moulin de Murray.....	23,880	3,441 65			23,880	3,441 65	
	Quai d'Indiantown.....	1,615	192 83			1,615	192 83	
	Long Quai.....	7,137	2,680 24			7,137	2,680 24	
	Quai Adams.....	7,513	3,247 29			7,513	3,247 29	
	Miller et Woodman.....	9,275	1,090 42			9,275	1,090 42	
	Hayford et Stetson.....	8,015	942 29			8,015	942 29	
	Quai International.....	450	52 90		62,448 82	450	52 90	62,448 82
		144,153	27,106 86			144,153	27,106 86	27,106 86

[1888]

Westmoreland.....	Pointe-du-Chêne.....	33,750	9,432 00	9,432 00		33,750	9,432 00	9,432 00
York.....	Frédéricton.....	39,395	7,699 15			39,395	7,699 15	
	Passage d'eau Sainte-Marie.....	15,570	6,827 36			15,570	6,827 36	
	Gibson.....	30,395	4,379 52	18,906 03		30,395	4,379 52	18,906 03
King's.....	Pointe Belle-Ile.....	44,965	5,773 96		2,322 80	60,170	8,156 76	
	Hampton.....		6,773 96	3,875	575 91	3,675	575 91	8,732 67
		115,316	2,617,96 06	50,152	9,252 50	1,165,468	274,048 56	274,048 56

[1888]

107

Frais de dragage dans l'île du Prince-Edouard, pour les seize exercices terminés le 30 juin 1888.

Comté.	Localité.	Total pour les quinze exercices terminés le 30 juin 1887.				Pour l'exercice 1887-88.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité	Coût.	Coût par comté.	Quantité	Quantité	Coût	Coût par comté.				
		Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
King's	Grande Rivière	46,110	8,963 97	.....	.....	.....	.....	46,110	8,963 97	.....	8,963 97
	Rivière Montague	106,140	17,119 43	.....	.....	.....	.....	106,140	17,119 43	.....	17,119 43
	Murray Harbour	44,430	7,378 33	33,461 73	.....	.....	.....	44,430	7,378 33	.....	33,461 73
	Queen's	41,303	10,264 56	.....	.....	.....	.....	41,303	10,264 56	.....	.....
	Passage d'eau do	4,045	670 61	.....	.....	.....	4,045	670 61	.....	.....	.....
	Crapan	83,782	27,493 03	.....	.....	.....	83,782	27,493 03	.....	.....	.....
	Pownal	44,400	9,604 55	.....	.....	.....	44,400	9,604 55	.....	.....	.....
	Rocky Point	91,440	14,661 16	.....	.....	.....	91,440	14,661 16	.....	.....	.....
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72	.....	.....	.....	17,860	6,326 72	.....	.....	.....
	Iles Wood	2,780	548 00	.....	.....	.....	2,780	548 00	.....	.....	.....
	Creek des Neuf Milles	31,650	6,286 46	.....	.....	.....	31,650	6,286 46	.....	.....	.....
	Quai de Hickey	750	150 51	.....	.....	.....	750	150 51	.....	.....	.....
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28	.....	.....	.....	12,165	2,441 28	.....	.....	.....
	Pinette	3,825	756 24	.....	.....	.....	3,825	756 24	.....	.....	.....
	Fort Augustus	3,195	631 68	.....	.....	.....	3,195	631 68	.....	.....	.....
	Passage d'eau de Southport	33,015	5,528 75	85,563 55	.....	.....	33,015	5,528 75	.....	.....	85,563 55
Prince	Summerside	15,855	2,426 34	.....	.....	.....	15,855	2,426 34	.....	.....	.....
	Hurd's Point, jetée	41,070	7,289 95	.....	.....	.....	41,070	7,289 95	.....	.....	.....
	Tignish	7,612	7,105 55	16,890 84	.....	.....	7,612	7,105 55	.....	.....	16,890 84
		637,427	135,716 12	135,716 12	3,775	5,899 90	3,775	5,899 90	641,202	141,616 02	141,616 02	

Frais de dragage dans Québec, pour les seize exercices terminés le 30 juin 1888, pris sur les crédits pour les provinces maritimes.

Iles de la Madeleine, comté de Gaspé	6,800	2,392 92	.....	.....	.....	.....	6,800	2,392 92	.....	.....	2,392 92
Havre-aux-Maisons	495	242 05	2,634 97	.....	.....	.....	495	242 05	.....	.....	2,634 97
River-du-Loup	2,587	825 47	825 47	.....	.....	.....	2,587	825 47	.....	.....	825 47
*Rimouski	8,123	3,997 59	3,997 59	.....	.....	.....	8,123	3,997 59	.....	.....	3,997 59
	18,005	7,458 03	7,458 03	.....	.....	.....	18,005	7,458 03	.....	.....	7,458 03

* De la somme votée pour le dragage dans Québec.

État des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées et le coût de ces dragages, pour les seize années expirées le 30 juin 1888.

Exercice.	NOUVEAU-BRUNSWICK		NOUVELLE-ÉCOSSE.		QUÉBEC.		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
1872-73.....	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	6,800	2,392 92	.....	.....	61,300	21,653 20	0 35-328
1873-74.....	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	.....	.....	.....	.....	83,125	23,334 10	0 28-071
1874-75.....	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	.....	.....	121,294	40,465 77	0 33-564
1875-76.....	79,935	17,040 52	21,974	21,885 90	.....	.....	.....	.....	230,192	49,818 22	0 21-612
1876-77.....	97,690	23,181 90	127,785	34,848 74	.....	.....	.....	.....	299,935	70,766 91	0 23-594
1877-78.....	81,070	23,323 92	108,857	28,607 84	.....	.....	.....	.....	270,787	61,943 04	0 23-983
1878-79.....	132,565	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	.....	.....	295,352	64,881 88	0 21-981
1879-80.....	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	.....	.....	228,379	61,396 69	0 28-197
1880-81.....	44,315	12,385 85	87,118	23,061 54	2,317	693 44	.....	.....	180,085	45,439 46	0 25-232
1881-82.....	79,640	18,626 87	89,566	33,363 71	.....	.....	.....	.....	216,531	61,347 15	0 25-891
1882-83.....	48,665	13,423 70	143,618	42,998 93	.....	.....	.....	.....	260,716	67,500 00	0 28-331
1883-84.....	47,088	17,103 38	157,560	49,050 58	.....	.....	.....	.....	284,368	79,509 01	0 27-949
1884-85.....	123,987	24,460 35	76,164	25,260 73	8,123	3,997 59	.....	.....	268,359	62,376 63	0 23-243
1885-86.....	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05	.....	.....	.....	.....	142,432	46,706 34	0 33-792
1886-87.....	69,440	11,452 80	53,400	25,621 19	.....	.....	.....	.....	128,977	43,288 79	0 33-556
1887-88.....	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60	.....	.....	.....	.....	138,102	45,000 00	0 32-548
	1,165,470	274,048 61	1,385,272	428,255 58	18,005	7,458 03	641,207	141,616 02	3,209,954	851,378 24	0 26 52

État des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées à la main et le coût de ces dragages, pour les seize années terminées le 30 juin 1888.

Exercice.	Quantité.	Coût.	NOUVELLE-ÉCOSSE.		QUÉBEC.		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
			Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
1872-73.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 26-58
1879-80.....	12,370	3,686 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,370	3,686 90	0 29-64
1880-81.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 23-98
1881-82.....	10,640	2,650 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24-90
1882-83.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 20-52
1883-84.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45 78
1884 à 1888.....	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30 03

ETAT des travaux de dragage exécutés dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, pour chaque dragueur, pour les seize exercices expirés le 30 juin 1888.

Dragueur.	Quantité totale et coût pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.				1887-88.				Total pour les seize exercices expirés le 30 juin 1888.			
	Coût.		Coût par verge cube.		Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.		Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	
	\$	cts.	\$	cts.			\$	cts.			\$	cts.
	Vgs cubes.			Vgs cubes.				Vgs cubes.				
"New Dominion"	617,493	118,071 63	0-19-12	40,790	6,392 26	0-15-671	688,283	124,463 89	0-18-90			
"Canada"	410,654	142,679 00	0-24-74	31,060	9,348 27	0-30-107	441,704	152,027 27	0-34-40			
"Cape Breton"	524,988	133,646 14	0-25-45	9,950	4,665 21	0-46-885	534,938	138,311 35	0-25-85			
"Prince Edward"	648,262	137,467 05	0-21-20	3,775	5,899 90	1-56-288	652,037	143,366 95	0-21-98			
"St. Lawrence"	541,911	169,100 00	0-31-20	36,137	11,040 41	0-30-551	578,048	180,140 41	0-31-16			
"Geo. McKenzie"	314,961	98,916 83	0-31-40	16,400	7,653 95	0-48-670	331,361	106,570 78	0-32-16			
	3,058,269	799,880 65	0-26-15	138,102	45,000 00	0-32-58	3,196,371	844,880 65	0-26-43			

ETAT des travaux de dragage exécutés à la main dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, dans chaque localité, pour les seize exercices expirés le 30 juin 1888.

Localité.	1872-73 à 1886-87—Quinze exercices.				1887-88.				Total pour les seize exercices expirés le 30 juin 1888.			
	Coût.		Coût par verge cube.		Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.		Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	
	\$	cts.	\$	cts.			\$	cts.			\$	cts.
	Vgs cubes.			Vgs cubes.				Vgs cubes.				
Parrsbor', N.-E.	42,695	12,804 68	0-30-06	.....	.....	.....	42,695	12,804 68	0-30-06			
Windsor, N.-E.	5,450	1,627 60	0-29-86	.....	.....	.....	5,450	1,627 60	0-29-86			
	48,045	14,432 28	0-30-03	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0-30-03			

ANNEXE No 6.

RAPPORT SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL

ENTRE

MONTREAL ET QUEBEC

PAR

LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTREAL,

 ANNEXE No 6,

 RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL SUR LE
 CREUSAGE DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

N° de rev. 90,914.

 COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
 BUREAU DU SECRÉTAIRE,
 MONTRÉAL, 8 septembre 1888.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que vous faites dans votre lettre du 4 juillet, j'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, copie du rapport présenté à la commission du Port de Montréal par son ingénieur en chef, sur le creusage du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON.

Secrétaire.

A. M. ANTOINE GOBEIL,
 Secrétaire du département des travaux publics.

 COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
 BUREAUX DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
 MONTRÉAL, 7 septembre 1888.

MONSIEUR,—Conformément à la demande du secrétaire des travaux publics, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le creusage du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Il s'agit de porter la profondeur du chenal à 27½ pieds à eau basse au lieu de 25 pieds comme elle est aujourd'hui. La largeur du chenal qu'on est à creuser est portée à la même étendue que celle qui existe présentement, c'est-à-dire 300 pieds dans les endroits où la ligne est droite, et 450 pieds aux courbes et à d'autres endroits où il y a besoin de plus d'espace.

Au commencement de l'exercice, les travaux s'exécutaient à différents endroits, entre le Cap Charles et Montréal, avec les dragueurs et les allèges de la commission, et ils se sont continués pendant tout l'exercice à l'exception de la saison d'hiver.

Voici les principaux détails des travaux qui ont été exécutés dans le cours de l'exercice, ainsi que le coût de ce qui s'était fait à la clôture de la navigation en 1887.

CAP CHARLES.

Le chenal consiste en grande partie en une tranchée pratiquée dans une batture de schiste, et était porté à une profondeur de 26 pieds à eau basse le 30 juin 1887. Au mois de mai et au mois de juin 1888 un dragueur, aidé de temps à autre d'un monte-pierre, a été occupé à percer le bord supérieur de la batture qui se compose d'un tuf dur et de cailloux.

Les dragueurs ont enlevé, dans le cours de l'exercice, 19,320 verges cubes, et coûtant en moyenne pour le tuf et les cailloux 48½ cents la verge cube.

[1888]

113

POULLIER BAYER.

Quelques travaux de dragage ont été exécutés au bord supérieur de la batture, au mois de juillet 1887.

Dans le cours de l'exercice, le dragueur et le monte-pierre ont enlevé 4,265 verges cubes, coûtant 70 cents la verge.

CAP A LA ROCHE.

Le creusage du chenal à travers la batture qui se compose presque entièrement de schiste, s'est continué pendant la navigation à l'aide de deux dragueurs. Les bords de la batture, aux extrémités du chenal, sont garnis de cailloux, et de un à trois monte-pierres ont été occupés pendant une bonne partie de la navigation à les enlever.

Quantité de schiste enlevé, 166,380 verges cubes, coûtant 30 $\frac{2}{3}$ cents la verge cube; cailloux enlevés par les monte-pierres 2,775 verges cubes, coûtant \$1.45 la verge.

CAP LEVRANT.

Le creusage du chenal à 27 $\frac{1}{2}$ pieds à eau basse, était presque terminé à l'expiration de l'exercice. Un dragueur y a travaillé quelque peu l'automne dernier, et un monte-pierre ce printemps, et ils ont enlevé en tout 1,815 verges cubes, coûtant \$1.28 la verge cube.

TRAVERSE DE BATISCAN.

Un dragueur et deux monte-pierres ont été employés dans le cours de l'automne de 1887, et un dragueur seulement au mois de mai 1888, et le creusage du chenal à une profondeur de 27 $\frac{1}{2}$ pieds à eau basse a été terminé.

Quantité de glaise et de pierre enlevé dans le cours de l'exercice; 83107 verges cubes, coûtant 16 $\frac{1}{3}$ cents la verge; cailloux enlevés par les monte-pierres: 1,554 verges cubes, coûtant \$1.49 la verge.

VILLAGE DE BATISCAN.

Un dragueur et des monte-pierres qui ont travaillé dans l'automne de 1887 et au mois de juin de 1888, ont fait disparaître de petites battures.

Quantité draguée: 12,030 verges cubes; cailloux enlevés par les monte-pierres, 513 verges cubes.

CHAMPLAIN.

Le dragage se continuait à l'ouverture de l'exercice, et s'est continué, sauf quelques légères interruptions, jusqu'au 19 octobre, date à laquelle le chenal était porté à une profondeur de 27 $\frac{1}{2}$ à eau basse.

Quantité draguée dans le cours de l'exercice, 33,241 verges cubes, coûtant 34 $\frac{1}{2}$ cents la verge cube.

BÉCANCOUR.

Dans le cours de l'automne dernier et au commencement de cet été, des battures détachées, se composant principalement de cailloux ont été enlevées et le chenal de la traverse supérieure a été terminé à une profondeur de 27 $\frac{1}{2}$ pieds à eau basse.

Quantité draguée, 11,974 verges cubes, coûtant \$1.15 la verge.

PORT SAINT-FRANÇOIS.

La batture a été creusée à une profondeur de 27 $\frac{1}{2}$ pieds au mois de juillet et au mois d'août 1887.

Quantité draguée, 26,656 verges cubes, coûtant 22 cents la verge.

LAC SAINT-PIERRE.

D'un à deux dragueurs ont été employés pendant toute la saison de la navigation, dans le cours de l'exercice, et à son expiration il ne restait plus qu'un demi-mille du chenal à creuser.

Quantité enlevée dans le cours de l'exercice, 743,310 verges cubes, coûtant 4 $\frac{1}{2}$ cents la verge cube.

CONTRECEUR.

Un dragueur a été employé, à compter de l'ouverture de la navigation, 1888, jusqu'à l'expiration de l'exercice, dans les environs de l'île Saint-Ours et à cette date le chenal de Contrecoeur était presque terminé à une profondeur de $27\frac{1}{2}$ pieds.

Quantité draguée dans le cours de l'exercice, 32,085 verges cubes, coûtant $69\frac{1}{10}$ cents la verge

CAP SAINT-MICHEL.

Un dragueur a été employé, pendant quelque temps, l'automne dernier et au printemps de 1888.

Quantité draguée, 120,740 verges cubes, coûtant $11\frac{1}{2}$ cents la verge.

VARENNES.

D'un à deux dragueurs ont travaillé une partie des mois d'octobre et de novembre, derniers, en grande partie à l'endroit où le chenal fait coude vis-à-vis le village. Quantité draguée, 127,415 verges cubes, coûtant $6\frac{3}{4}$ cents la verge.

POINTE-AUX-TREMBLES.

D'un à deux dragueurs ont travaillé pendant environ deux mois, l'automne dernier, à différents endroits.

Quantité draguée, 83,670 verges cubes, coûtant $20\frac{7}{10}$ la verge.

LONGUEUIL.

La batture que traverse le chenal se compose en partie de gravier et de cailloux, et de tuf et de cailloux.

Deux dragueurs à cuiller, un dragueur à godets et un monte-pierre ont été employés à cet endroit à différents temps, à compter du 1er juillet 1887 jusqu'à la clôture de la navigation.

Pendant cette période, 30,079 verges cubes ont été enlevées au prix de 77 cents la verge.

MONTREAL.

A différents intervalles, certaines parties du chenal principal du port ont été draguées.

Quantité draguée, 5,040 verges cubes, coûtant 42 cents la verge.

Il a été dragué en tout, dans le chenal, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888, 1,509,700 verges cubes, contre 1,341,486 verges cubes dans le cours de l'exercice précédent.

Le matériel flottant employé à ces travaux, dans le cours du dernier exercice, consiste en six dragueurs à godets, trois dragueurs à cuiller, trois monte-pierre, huit ou neuf remorqueurs à hélice, cinq barges employées au service du combustible et comme ateliers de forge, dix-huit salopes et quatre chalans.

Sur les six dragueurs à godets, deux sont pour les fouilles en terre et ont des godets de 16 à 27 pieds cubes de capacité, un est pour le roc ou la terre et a des godets de 16 pieds cubes de capacité, un est pour le roc et a des godets contenant 4 pieds cubes de déblais, et les deux autres sont pour le roc avec des godets de $6\frac{1}{2}$ pieds cubes de capacité.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire, etc.

ANNEXE No 7.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

RAPPORTS SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DU TERRE-PLEIN ET DES
BASSINS PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES,
ET DU BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS,

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC.

 ANNEXE No 7.

 TRAVAUX DU PORT DE QUÉBEC.—RIVIÈRE SAINT-CHARLES.—BASSIN
 DE RADOUB DE LÉVIS.

N° de renv. 91,824.

 BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,
 QUÉBEC, 10 octobre 1888.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que vous me faites dans votre lettre du 4 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux du port de Québec, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

A M. A. GOBEIL,
 Secrétaire du département des travaux publics,
 Ottawa.

OTTAWA, 8 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux de la commission, exécutés sous mon contrôle, à Québec dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1888.

BASSIN LOUISE.

La construction du mur en travers entre la levée et l'extrémité nord de la rue Dalhousie a continué de progresser, et la fondation de l'entrée a été posée avec succès.

Dans le cours de l'hiver dernier, les portes ont été construites et sont prêtes à être posées lorsque le temps sera arrivé. Les vannes d'écluses ont été terminées par M. Drolet, et mises en place. Une grande quantité de dragage à une profondeur de 15 pieds à l'eau basse a été faite dans le bassin de l'ouest, et le fond du bassin de la marée a été nettoyé. La construction du mur du sud (ainsi appelé) a été commencée, et une partie, entre la rue Dalhousie et le port, servant de débouché à l'égout, a été terminée ainsi qu'une partie du mur de la rue Dalhousie. Comme les fondations de ce travail ne peuvent se faire qu'à l'eau basse, on a éprouvé beaucoup de difficulté et perdu beaucoup de temps.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Je dois dire que ce bassin est en bon état et qu'il a donné satisfaction aux bâtiments qui s'en sont servis pour être radoubés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. H. VERRET,
 Secrétaire-trésorier de la commission du port,
 Québec.

ANNEXE No 8.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET LES ESTACADES DU DISTRICT DU SAGUENAY

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

JOSEPH ROSA, SURINTENDANT.

ANNEXE No 8.

GLISSOIRE, ESTACADES, ETC.—DISTRICT DU SAGUENAY.

N° de renvoi, 92,837.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 12 novembre 1888.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus le rapport de M. Joseph Rosa, ingénieur adjoint, sur la glissoire du Saguenay, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. GOBRIL,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

QUÉBEC, 5 novembre 1888.

MONSIEUR,—Dans le cours de l'exercice écoulé, les travaux de reconstruction de la glissoire ont été achevés.

Une jetée a été construite pour protéger les quais de l'estacade qui se trouvent à sa tête, et on a fait aux estacades, aux barrages et aux caissons d'amarrage, les réparations ordinaires.

Dans le cours de l'exercice 48,510 billots ont passé dans la glissoire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,
Surintendant.

A M. HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef, ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 9.

—
RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRS ET ESTACADES — RÉGION DU SAINT-MAURICE,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

HENRY H. PERLEY, Ingénieur en chef

ET

CHAS. LAJOIE, Surintendant.

ANNEXE No 9.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

N° de renvoi 91,534.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 2 octobre 1888.

MONSIEUR,—Je vous transmits ci-inclus un rapport de M. C. Lajoie, ingénieur-surveillant, sur les travaux dont il a la charge sur la rivière Saint-Maurice, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

A. M. A. GOBEL,

Secrétaire, département des travaux publics,
Ottawa.

BUREAU DES TRAVAUX DU SAINT-MAURICE,

TROIS-RIVIÈRES, 24 juillet 1888.

H. F. PERLEY, écr.,

Ingénieur en chef,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, mon rapport sur les travaux sous ma surveillance, pour l'année expirée le trente juin dernier.

La quantité de billots faits cette année n'atteindra pas 200,000. La descente du bois n'est pas encore terminée mais se fait assez avantageusement. Le printemps a été très tard, et pour cette raison les billots ne sont pas encore tous entrés dans les estacades.

La débâcle, quoique l'eau se soit tenue très haute pendant bien longtemps, ne nous a pas causé de dommages considérables, mais il a fallu beaucoup de travail et de surveillance, ce qui nous a causé un peu de dépense, ayant toujours sous la main un bon nombre d'hommes prêts pour le besoin.

Le montant autorisé pour les réparations était de.....	\$11,925 57
Sur lequel il a été dépensé.....	9,945 78

Laissant une balance non dépensée de.....	\$1,979 79
---	------------

Celui autorisé pour l'entretien était de.....	\$15,000 00
---	-------------

Celui dépensé de.....	17,675 71
-----------------------	-----------

Laissant un surplus de dépenses.....	\$2,675 71
--------------------------------------	------------

dont vous verrez la récapitulation dans les deux octrois suivants :—

Montant dépensé pour entretien.....	\$17,675 71
-------------------------------------	-------------

“ “ “ réparations.....	9,945 78
------------------------	----------

	\$27,621 49
--	-------------

Montant de l'octroi pour entretien.....	\$15,000 00
---	-------------

“ “ “ réparations.....	11,925 57
------------------------	-----------

	\$26,925 57
--	-------------

Laissant un surplus de dépenses de.....	\$695 92
---	----------

[1888]

sur les deux octrois autorisés, et cela malgré tous les soins que nous avons pris et l'économie pratiquée.

Je crois devoir vous informer que les changements faits l'année dernière aux estacades du cap Corneille, seront très avantageux. Tous les intéressés sont très satisfaits et considèrent que c'est l'estacade la plus sûre de tout le St. Maurice. Soixante et quinze mille billots y sont entrés en vingt-quatre heures, et c'est à peine si on pouvait s'en appercevoir, toutes les chaînes ressentent peu cet énorme poids. Pour rendre le changement parfait, huit vieux piliers pourraient être démolis, et en prendre la pierre et le fer pour en construire trois ou quatre autres dans des endroits que l'on ne considère pas suffisamment forts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très humble serviteur,

CHARLES LAJOIE,
Surintendant.

LES TRAVAUX DE RÉPARATIONS PEUVENT ÊTRE BRIÈVEMENT
DÉCRITS, ET COMME SUIVIT :

ENTRÉE DU ST-MAURICE.

- 1° Un petit pilier relevé de trois pieds de hauteur et lambrissé en madriers de 3 pouces.
- 2° Le quai n° 11 relevé d'un pied de hauteur et lambrissé sur 3 pouces.
- 3° Le quai n° 12, 60 pieds sur 10, relevé d'un pied et lambrissé sur 3 pouces.
- 4° Le pilier n° 15, relevé de 3 pieds et lambrissé sur quatre faces, et 16 défenses.
- 5° Ile Caron, un quai de quarante pieds sur 12 démolit et remplacé par deux autres de 16x25x15 de hauteur, lambrissé sur 3 faces.
- 6° Tête de l'île Caron, une batture enlevée, et un endroit miné rempli par 333 verges de pierre et fascines.
- 7° Sur divers piliers 30 défenses et 13 poteaux d'amarrage.
- 8° Estacades du cap Corneille, le poteau d'amarrage à terre.
- 9° Deux grosses ferrures pour des chaînes d'un pouce et quart.
- 10° Trois gros piliers démolis depuis l'eau basse.
- 11° Mille pieds de vieux booms redoublés en madriers de trois pouces.

SHAWENAGAN.

- 1° Quai pour donner de la force à celui de la glissoire de 35 pieds de long, 18 pieds de fondation, 28 pieds de hauteur.
- 2° Refaire 2 piliers d'amarrage sur l'île 12x12 pieds carrés, 6 pieds de hauteur.
- 3° Refaire 2 piliers qui longent les estacades de la glissoire 12x12 carrés 8 pieds de hauteur.
- 4° Fait 138 pieds garde-fous sur le quai du bout de la glissoire.
- 5° Une chaloupe de 24 pieds sur 7½ pieds.
- 6° Une chaussée de 186 pieds, 9 pieds de hauteur.
- 7° do 50 do do
- 8° do 60 do do
- 9° Fait le pilier au haut de la chute de 25x25 pieds carrés, 18 pieds de hauteur.
- 10° Poser 100 pieds de bois carré sur la chaussée de la tête de la chute.
- 11° Poser 100 pieds de bois de 8 pouces dans le canal de la glissoire.

BAIE DE SHAWENAGAN.

- 1° Refaire 1029 pieds d'estacade de 3 morceaux en estacade simple, en pin, sur la batture.

2° Faire quelques petites réparations aux piliers nos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 12, et 13.

3° Refaire la façade du quai de la maison de 150 pieds de longueur, 16 pieds de hauteur et 10 pieds dans ses fondations, venir à rien sur le sommet, mis un remblai de pierre de 3 pieds sur $2\frac{1}{2}$ pieds.

4° Ajouter 5 toises de pierre dans différentes parties du quai fait l'année dernière.

5° Refaire et élargir les trottoirs sur une largeur de 170 pieds.

6° Redoubler 1460 pieds d'estacade de cinq pieds largeur en madriers de 3 pouces en épinette.

7° Une petite maison de 14 x 10 pour la garde des estacades à la porte dans le bas de l'estacade de retention.

GRAND'MÈRE.

1° Couvrir une estacade de 200 pieds de longueur sur 3 pieds avec madriers de 3 pouces.

GRANDES PILES.

1° Réparer 5 piliers, nos 4, 5, 6, 7, 8 et 9.

2° Transbordement de la maison de la station sur le coteau.

3° Réparations faites à la maison.

4° Un hangar de 36 pieds sur 20 pieds.

ANNEXE N° 10.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES — RÉGION DE L'OTTAWA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1838,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur en chef

ET

GEO. P. BROPHY, Ingénieur-Surveillant.

ANNEXE No 10.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE L'OTTAWA.

N° de renvoi, 91536.

BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 2 octobre 1888.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur surintendant des travaux, sous sa direction, sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY.

Ingénieur en chef.

A M. A. GOBEL,

Secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, 27 juillet 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux dont j'ai le contrôle sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Peu après les hautes eaux du printemps, l'Ottawa et ses tributaires tombèrent à un niveau d'été, après quoi une longue période de sécheresse commença, ce qui eut pour effet d'assécher complètement, nombre de petits criques et de diminuer le volume de l'eau dans l'Ottawa et ses affluents à un niveau dont les plus anciens n'ont jamais été témoin et sans exemple dans l'histoire des opérations du bois en radeau de cette région.

La chose étant ainsi, la descente tardive des billots et du bois carré fut abandonnée pour cette année.

On a éprouvé de grandes difficultés à protéger, sur bon nombre de petites rivières, les travaux contre les incendies de forêts qui prirent des proportions alarmantes; et sur la Madawaska les parties exposées de certaines digues furent endommagées. À la clôture de la navigation les fondations des travaux, qui, dans le plus grand nombre d'endroits, étaient à sec, et par conséquent faciles d'accès, furent examinées avec soin et réparées.

Les travaux de réparations et de reconstructions ont été exécutés comme suit pendant la vacance :

SUR L'OTTAWA.

Carillon.

Les tabliers de la glissoire des deux extrémités furent examinés et modifiés de manière à les adapter aux inclinaisons variantes de l'eau et à les maintenir en place en mettant des contres-écrous sur les véreins.

Hull ou Glissoire nord de la Chaudière.

Le fond et les côtés des piliers ont été réparés et on a renforcé la charpente des estacades; on a réparé la charpente et la rampe du pont, et on a tenu en bon état les approches.

Chaussée.

La chaussée entre le pont de Hull et le pont suspendu a été nettoyée et nivelée, et on y a mis des lits de graviers et de pierre, les rampes du parapet et les trottoirs ont été réparés.

Pont suspendu.

Les approches de ce pont ont été réparées et macadamisées. Les câbles et les attaches ont été nettoyés et peints; la maison du gardien et les dépendances ont subi des réparations.

Station du sud de la Chaudière.

Les glissoires, les piliers et les estacades de cet endroit ont été réparés en remplaçant par du bois neuf les pièces et les planches qui étaient usés ou pourris; les empellements et les plates-formes ont été planchés à neuf; le magasin a été agrandi et subdivisé; les clôtures ont été solidifiées et la maison du gardien des estacades a été reconverte à neuf et réparée. Les tiges et les armatures des ponts sur la glissoire et les chenaux hydrauliques ont été ajustés et le plancher du tablier a été renouvelé en bois dur pour la plus grande partie.

Ponts Dufferin, des Sapeurs et de la Rue Maria.

Le plancher des tabliers des ponts jetés sur le canal Rideau, dans cette ville, a été réparé et certaines parties défectueuses des ouvrages en pierre et en fer ont été remises en bon état.

Station des Chats.

A cet endroit les piliers latéraux de l'entrée du canal en amont de la glissoire ont été minés et défoncés à la courbe par le frottement des billots et du bois carré qui passe. Il devint nécessaire de doubler la façade de ces piliers et d'en renouveler et renforcer certaines parties; et aussi de renouveler et de réparer, à certains endroits, le plancher du fonds et les pièces de bois de la fondation ainsi que reconstruire un empellement qui avait été détruit par la coque d'un bateau qui avait passé dans la glissoire.

Station du Portage du Fort.

A cet endroit l'estacade de direction et ses appuis, à l'entrée de la glissoire, ont été réparés et renforcés ainsi que le plancher du tablier.

Station de Rocher Capitaine.

Les piliers latéraux de la glissoire ont été réparés et la fondation a été renforcée et nivelée. Dans le chenal, en amont de l'entrée de la glissoire, on a enlevé des roches qui faisaient saillies et qui gênaient le passage du bois.

TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

La Gatineau.

Les canaux et les chenaux par lesquels passent les billots pour se rendre aux étangs de refuge et aux stations où se fait la mise en radeaux, ont été nettoyés des débris, et les ponts flottants aux portiers ont été agrandis et améliorés, et par suite du mouvement du sable s'arrêtant dans l'espace réservé aux estacades, on a dû se procurer des ancrs pour amarrer certaines parties des estacades dans une nouvelle position. La glace ayant endommagé la charpente et le remblai des principaux piliers d'appui, ceux-ci dûrent être réparés; et aux endroits où le courant avait enlevé le sable et en partie miné les fondations des piliers, il a fallu faire usage de contreforts et de remblais comme appuis.

La Madawaska.

Les inondations du printemps de 1887 ont causé un nombre assez considérable d'avaries aux améliorations de la rivière qui consistent en digues, piliers, estacades et glissoires, aux biefs supérieurs de cette rivière, entre les rapides de la Chafne et Springtown; et ces améliorations ont été réparées à l'époque de l'eau basse.

Il a fallu faire de grandes réparations aux estacades de Springtown, aux barrages des Rapides Plats, à la glissoire d'Arnprior et aux glissoires de retenue et aux piliers d'appui à l'embouchure de la rivière, vu que ces travaux avaient été endommagés par les hautes eaux et la glace flottante, et à certains endroits et à certaines stations supérieures, par l'incendie.

La Coulonge.

Les réparations ordinaires nécessitées par les opérations de l'été ont été exécutées dans le cours de l'automne et de l'hiver aux stations inférieures; et à Ragged Chute, en amont de la rivière, une digue, dont la charpente et le lambrissage étaient très avariés et déchirés, a été mise en bon état de réparation pour les opérations de 1888.

La Noire.

La glissoire et le pilier de protection à High Falls, sur cette rivière, ont été renforcés et réparés et les attaches et les chaînes des estacades ont aussi subi des réparations. L'inclinaison de cette glissoire étant si raide, c'est avec beaucoup de difficulté que, pendant les inondations du printemps, on peut diriger les billots à la tête des portières de manière que les côtés et le fond ne puissent pas être endommagés par la descente du bois. Le barrage principal a été aussi reconstruit.

La Petewawa.

La série de barrage de piliers entre le lac à la Truite et le lac des Cèdres, au bief supérieur de la rivière, ont été considérablement avariés par les eaux du printemps et par la glace, plus particulièrement en 1887, et comme ces travaux existent depuis plus de vingt ans et qu'ils s'étendent sur une distance d'environ vingt-cinq milles dans la rivière, et qu'ils se suivent d'une manière rapprochée, leur entretien entraîne des dépenses considérables. Les longues glissoires au lac Traverse, en amont de ce lac, ont aussi été réparées, et à la chute Croche, en aval de la rivière, on a dû renforcer la glissoire et les estacades. Au bief inférieur, les glissoires et les barrages, à Bois Dur, et aux première, seconde et au troisième chûtes ont été mis à l'épreuve et réparés, et l'estacade de retenue et les piliers, à l'embouchure de la rivière ont été renforcés.

Rivière du Moine.

En sus de certaines réparations de peu d'importance, faites à la glissoire des Grandes Chutes, le barrage qui avait été en partie démoli par les hautes eaux a été réparé en renouvelant le bois où le besoin s'en faisait sentir.

RECONSTRUCTION.

Les travaux qui entrent sous ce titre ont embrassé la reconstruction des barages de piliers et d'estacades sur la Coulonge et la Noire, travaux que la glace et l'inondation du printemps avaient détruits et la réparation des stations de Calumet et de la Montagne sur la rivière Ottawa, dommage qu'avait causé la glace et l'action des hautes eaux en déplaçant les piliers latéraux des glissoires.

CONSTRUCTION.

Les nouveaux travaux qui ont été exécutés furent ceux en rapport aux nouvelles estacades et aux nouveaux piliers à ancrage qui furent posés près de la tête du lac Calabogie, prolongement de la Madawaska, afin de donner plus de facilité aux propriétaires des billots destinés aux scieries de la localité, de les séparer de l'autre bois descendant la rivière.

Comme on l'a déjà dit, les eaux de l'Ottawa et de ses tributaires ont été extraordinairement basses pendant l'automne de 1887 et elles ont été relativement ainsi pendant tout l'hiver dernier, mais comme il est tombé une quantité énorme de neige, et comme la glace des lacs et des affluents de l'Ottawa au nord de l'émiscamingue et de Kipawa on atteint une épaisseur considérable, "les eaux du nord," ainsi qu'on les appelle, sont venues avec une abondance considérable après que les grosses eaux et

les inondations des tributaires plus au sud eussent disparu ; et comme le printemps est arrivé plus tard que d'habitude dans ces régions reculées, la mise en radeau et le flottage du bois se sont faits dans des circonstances plus favorables, à ce point qu'à l'expiration de la période à laquelle s'étend ce rapport, on peut dire que la plus grande partie des billots etc., est arrivée saine et sauve à sa destination ; et je suis heureux de pouvoir dire que les dommages qu'ont subi les travaux sous mon contrôle n'ont pas dépassé la moyenne.

L'état suivant, fourni par le percepteur des péages de glissoires en cette ville, indique le nombre des morceaux de bois et de billots qui ont passé dans ces ouvrages, et le revenu provenant de ces droits de péages pendant l'exercice,

	Pièces.
Pin blanc.....	20,482
Pin rouge.....	12,927
Bois d'estacade et de construction.....	35,144
Cèdre	14,493
Bois rond.....	3,372
Epinette rouge.....	1,271
Epinette blanche.....	651
Chêne.....	13
Frêne	21
Orme	5
Tilleul.....	6
Traverses	18
23,517 Traverses de chemin de fer, égales à 2,940 pièces de bois carré.....	2,940
Billots.....	3,102,789

Les droits se sont élevés à \$61,588.79.

Vous soumettant respectueusement le rapport ci-dessus,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur contrôleur des travaux de l'Ottawa.

M. H. F. PERLEY,

Ingénieur en chef des travaux publics.

ANNEXE N^o 11.

—
RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES--REGION DE NEWCASTLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur en chef

ET

R. B. ROGERS, Ingénieur-Surveillant.

ANNEXE No 11.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE NEW-CASTLE.

N^o de renvoi, 91,547.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 2 octobre 1888.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de M. R. B. Rogers, ingénieur surveillant des travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, sur les travaux exécutés sous son contrôle pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. GOEEL,
Secrétaire du département des Travaux Publics.

CANAL DE LA TRENT, BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 1er sept. 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux sous mon contrôle pour l'exercice expiré le 30 juin 1888. Le niveau de l'eau, dans cette région à compter du 1er juillet s'est maintenu à une hauteur ordinaire. Les eaux du printemps ont passé sans faire de dommage appréciable. La navigation s'est fermée le 25 novembre et s'est ouverte de nouveau le 26 avril.

Voici les réparations qui ont été exécutées aux différentes stations.

CHUTE FÉNÉLON.

La glissoire a été munie d'un nouveau pilier d'arrêt.

RIVIÈRE SCUGOG.

Une lumière a été maintenue dans le phare, à l'embouchure de la rivière, et a rendu de grands services à la navigation. Les débris ont été enlevés du chenal.

BUCKHORN.

Un pilier a été construit pour appuyer l'estacade qui conduit à la glissoire. La partie inférieure du tableau a été réparée.

LAC KATCHEWANOE.

L'estacade qui sépare le chenal de la navigation du chenal du flottage du bois a été brisée par la glace. Les réparations ont été faites. Cette estacade a été d'un grand avantage aux marchands de bois ainsi qu'aux propriétaires de bateaux à vapeur.

PETERBORO.

Le tablier ainsi que les solives de la grande écluse ont été enlevés par la glace. Ces dommages ont été réparés à temps. Le pilier de l'est du lac et dont la partie supérieure avait été enlevée par la glace, a été réparé.

[1888]

RIVIÈRE OTONABEE.

On a fait un bon travail en enlevant les cailloux des battures de Yankee Bonnet et de l'île Robinson ; ces travaux ont donné un bon chenal. On ne s'est pas occupé d'enlever la sciure de bois dans les chenaux, soit à l'embouchure de la rivière ou à Peterboro, travaille pour lequel il y avait un crédit d'accordé pour les deux endroits, vu que les marchands de bois persistent à déposer de la sciure dans la rivière. Comme je l'ai déjà dit dans des rapports antérieurs, la rivière se remplit rapidement de sciure de bois et même à certains endroits les cheaux en sont bouchés.

Trois piliers ont été construits à l'embouchure de la rivière dans le but d'y amarrer une estacade. Cette estacade est destinée à maintenir le passage libre à la navigation lorsque le bois passe.

HASTINGS.

Le plancher du tablier de la glissoire et le pilier du bas qui constitue un des murs d'appui de la glissoire, ont été réparés.

RIVIÈRE TRENT.

On a travaillé à enlever les cailloux des battures qui se trouvent à environ deux milles en aval de Hastings.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

A. M. H. F. PERLEY,
Ingénieur en chef, département des travaux publics.

ANNEXE No 12.

LISTE DU PERSONNEL EMPLOYÉ

AUX

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU

CANADA.

ANNEXE No 12.

TABLEAU indiquant les noms, dates de nomination, appointements et salaires, etc., des personnes employées aux différentes glisseries et estacades.

Nom.	Position.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements ou salaire.	Observations.
<i>District du Saguenay.</i>					
Arthur Boulanger.....	Contrôleur.....	Saguenay.....	19 mai 1881....	\$ cts. 475 00 par année.....	
Calixte Fortin.....	Aide-contrôleur.....	do	13 do 1881....	30 00 par mois.....	
<i>District du Saint-Maurice.</i>					
Charles La Jote.....	Contrôleur.....	Trois-Rivières.....	7 oct. 1878....	1,200 00 par année.....	
J. B. Normand.....	Aide-contrôleur.....	Emb. du St-Maurice.....	12 avril 1885....	3 00 par jour.....	
N. Dagnean.....	Payeur.....	Trois-Rivières.....	1er août 1886....	50 00 par mois.....	
Cyrac Lymburner.....	Contremaître.....	Emb. du St-Maurice.....	25 avril 1881....	565 00 par année.....	
Jos. Pécé.....	Gardien d'estacade.....	Cap aux Cornelles.....	10 déc. 1879....	452 56 do	
Arthur Rousseau.....	Aide-gard. de gliss.....	Shawenegan.....	12 avril 1888....	3 00 par jour.....	
Louis St. Onge.....	do	do	24 juillet 1888....	365 00 par année.....	
Charles Langlois.....	Gardien d'estacade.....	Grand-Mère.....	13 janv. 1880....	444 00 do	
Théophile Larue.....	Aide-gard d'estacade.....	do	15 mars 1872....	2 00 par jour.....	
Fr. Laeroix.....	Gardien d'estacade.....	do	1er avril 1866....	468 00 par année.....	
Arthur Bellerin.....	do	Les Grès.....	5 août 1885....	365 00 do	
<i>District de Richelieu.</i>					
Azarte Bienvenue.....	Gardien d'estacade.....	Station de Balcel.,	1er juin 1882....	100 00 par année.....	
<i>District d'Ottawa.</i>					
G. P. Brophy.....	Contrôleur.....	Ottawa.....	6 juillet 1873....	2,500 00 par année.....	
D. Scott.....	Comptable.....	do	1er oct. 1884....	1,500 00 do	
J. H. Scott.....	Meunier et dessinateur.....	do	1er nov. 1882....	2 50 par jour.....	

ANNEXE N° 12.—ETAT indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différents glissoires et estacades.—Fin.

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements ou salaires.	Observations.
<i>District d'Ottawa—Fin.</i>					
W. Kane	Messageur	Ottawa	1er août 1867	1 25 par jour	Employé aux travaux depuis 20 ou 25 ans.
Moses Aubrey	Contre-maître charp.	do	21 avril 1885	800 00 par année	Activement employé environ 7 mois.
Pierre St. Pierre	Aide-gard. de gliss.	Carillon	21 mars 1878	1 25 par jour	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
D. Noonan	Gardien d'estacade.	Gatineau	25 avril 1876	500 00 par années	
W. J. McDonald	Aide-gard. de gliss.	Chaudière	1858	635 00 do	Payé pendant la saison de navig. seulement, environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
J. Soulière	do	do		2 00 par jour	
J. J. McDonell	Aide-gard. de gliss.	Hull	1er mars 1877	1 25 do	Employé environ 6 mois.
D. D. McFarlane	Gardien de glissoire.	Chats	27 do 1860	480 00 par année	Employé environ 6 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
John Harvey	do	Ararporit	12 juillet 1882	2 50 par jour	Employé environ 3 mois durant la saison de navigation.
Jos. McCrea	Gardien d'estacade.	Springtown	15 mai 1880	200 00 par année	
Patrick Barry	Faisant fonct. d'aide-gardien des gliss.	High Falls, Madé-waska	10 mars 1888	300 00 do	Employé 4 ou 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	Aide-gard. des gliss.	Portage du Fort	7 sept. 1881	466 25 do	Employé environ 4 mois.
J. G. Poupore	Gardien de glissoire.	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00 do	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparations en hiver.
James S. Rowan	do	Pétéwawa (en bas)	18 mars 1887	300 00 do	Activement employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparat. en hiver.
Wm. Thompson	do	Montagne	10 oct. 1879	1 25 par jour	Activement employé environ 6 mois durant la saison de navigation. Surveille les réparations en hiver.
D. Carmichael	do	Catunet	août 1848	40 00 par mois	Activement employé environ 6 ou 7 mois durant la saison de navigation. Surveille les réparations en hiver.
A. Proudfoot	do	Coulouge	1er avril 1865	1 60 par jour	Activement employé 4 mois. Surveille les réparations en hiver.
Hugh Corley	do	Pétéwawa (en haut)	1870	2 00 do	Employé 3 ou 4 mois chaque saison.

A. McDougall	do	Joachim	6 nov. 1871	300 00 par année	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparations en hiver.
Jos. Dufault	Gardien d'estacade.	Dumoine	24 avril 1882	1 50 par jour	Employé durant la saison du flottage.
Hugh Grant	Aide-gard. de gliss.	do	12 do 1872	300 00 par année	Employé environ 3 mois durant la navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. McEwen	Gardien de glissoire	Roche Capitaine	1er mai 1874	480 00 do	Employé environ 3 mois durant la navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. H. Johnson	Aide-gard. de gliss.	Chenaux	1865	2 50 par jour	Payé pendant la saison de navigat. seulement, environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
G. J. Johnson	do	do	1872	1 75 do	Payé pendant la saison de navigat. seulement, environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
<i>District de Newcastle.</i>					
R. B. Rogers	Contrôleur	Peterboro'	1er juil. 1884	600 00 par année	Reçoit aussi \$600 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux	Commis, b. du contr.	do	do 1882	300 00 do	Reçoit aussi \$300 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
Robert Armstrong	Gardien de glissoire	Chisholm's Rapids	1er avril 1883	200 00 do	
John Ingram	do	Fenelon Falls	do 1883	200 00 do	
H. Deacon	do	Beely's Falls	do 1878	200 00 do	
W. H. Hall	do	Buckhorn	1er mai 1879	100 00 do	Reçoit aussi \$150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.

Travaux du Saguenay.—Outre le contrôleur, on emploie sur les travaux du Saguenay 4 signalistes, à 70 centins par jour chacun, pendant le passage des billots dans les glissoires, lequel dure un mois ou deux.
Travaux du Saint-Maurice.—Tous les ans, pendant la saison du flottage, ceux qui sont préposés aux divers stations emploient de 25 à 30 hommes au flottage pendant 3 ou 4 mois, à raison de 80 centins ou \$1.10 par jour d'ouvrage, y compris 40 à 50 centins par jour par homme pour pension aux aides-gardiens de glissoires et aux gardiens d'estacades; aussi, 1 commis et 1 contremaître à \$1 par jour, 2 gardiens de nuit et 1 garde-barrière.
Travaux de la rivière des Outaouais.—Indépendamment du personnel ci-dessus, il est employé durant la saison du flottage, 1 contremaître de glissoire à \$1.50 et 1 aide-contremaître à \$1.25 par jour; aussi, de 25 à 30 journaliers à raison de \$1 à \$1.40 par jour d'ouvrage.

R. STECKEL.

ANNEXE No 13.

—
RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888,

PAR

F. N. GISBORNE, CONTROLEUR.

ANNEXE No 13.

RAPPORT SUR LES TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT.

N^o. de renv. 91,794.

OTTAWA, 30 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le service des télégraphes pendant les douze mois expirés le 30 juin 1888, accompagné des états tabulaires ordinaires concernant les lignes, le personnel, etc., établis dans les différents districts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,
Contrôleur.

A. M. A. GOBEL,
Secrétaire du département des travaux publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.—1887-88.

TERRENEUVE.

La ligne entre Cap-Ray et Port-au-Basque a été entretenue et exploitée, comme aux années précédentes, sous l'empire d'une convention faite avec la compagnie de télégraphe Anglo-américaine à raison de \$250.

PROVINCES MARITIMES.

Les différents systèmes télégraphiques des provinces maritimes ont été exploités d'une manière satisfaisante sous l'empire des mêmes arrangements qu'aux années précédentes. Les poteaux de la ligne de Meat Cove ont été en partie renouvelés pendant l'automne de 1887, sous la direction du contrôleur de district, M. R. P. Church, Saint-Jean, N.-B., et le steamer *Newfield* a été occupé au mois d'octobre, à poser deux courtes sections de gros câble dans les chenaux de Sainte-Anne et d'Ingonish, dans le but de faciliter l'entretien de la ligne dans ces parages.

A l'aide d'un nouveau crédit accordé à cette ligne, les poteaux de ce qui reste seront renouvelés dans le cours de cet été.

Le revenu et les dépenses des lignes des provinces maritimes sont comme suit :

	Revenus.		Dépenses.	
	1886-87	1887-88	1886-87	1887-88
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ligne d'Escuminac	132 78	109 41	424 16	417 04
Ligne de l'Anse à la Viande (<i>Meat Cove</i>)	3,282 27	973 06	1,828 65	2,068 64
Ligne de la Pointe-Basse			50 00	50 00
Ligne du Cap de Sable	113 86	82 98	291 81	289 06
Lignes de la Baie de Fundy	635 73	716 33	1,114 77	1,097 74
Ligne de Cheticamp	68 27	200 62	193 06	686 98

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Les seules interruptions qu'a subies le système télégraphique du fleuve et des districts du Saint-Laurent sont celles de la ligne des îles de la Madeleine.

Le câble entre la Grosse-Île et le Rocher-aux-Oiseaux a été rompu le 24 avril, et le câble entre Meat Cove, C. B., et Coffin Island c'est rompu le 14 juin. La période d'interruption s'est quelque peu prolongée par suite du fait que le steamer *Newfield* n'était pas prêt à faire les réparations.

Toutefois le navire fut prêt à la fin de juillet, et la communication fut rétablie entre Meat Cove et les îles de la Madeleine le 13 courant, (août 1888), et avec le Rocher-aux-Oiseaux une semaine plus tard.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, la ligne entre Godbout et la rivière Moisie a été, au commencement de l'hiver, déblayée d'un bout à l'autre d'arbres qui étaient tombés et qui s'étaient accumulés peu à peu depuis que la ligne avait été construite, et rendait la route presque impraticable pour les réparations. On fit un bon sentier, et les travaux de réparations de la ligne, lorsque requis, furent en conséquence exécutés avec plus de rapidité. On a fait l'acquisition du matériel nécessaire pour prolonger la ligne au delà de la rivière au Bouleau, mais comme la saison était très avancée avant qu'on pût terminer les arrangements, on a décidé de renvoyer l'exécution des travaux à cet été.

Le câble de la quarantaine de la Grosse Île a été, comme aux années précédentes, enlevé au mois de novembre; et on décida, au lieu de le reposer au printemps, d'établir un raccordement entre l'île d'Orléans et la Grosse Île au moyen d'une ligne terrestre sur l'île aux Reaux et de deux câbles courts. Des arrangements furent en conséquence conclus avec M. Narcisse Roberge, propriétaire, pour la construction d'une ligne terrestre et d'un bureau de télégraphe sur l'île aux Reaux, et les communications avec la Grosse Île furent rétablies le 20 juin. Dans le but d'établir un raccordement permanent avec la station de quarantaine, les extrémités riveraines de ces petits câbles ont été cimentées dans les chenaux à l'étiage, et on espère pouvoir se soustraire à la nécessité d'enlever et de reposer ces câbles à chaque saison, grâce à ce moyen.

Le revenu et les dépenses des différentes lignes du fleuve et du golfe Saint Laurent ont été comme suit :

	Revenu.		Dépenses.	
	1886-87	1887-88	1886-87	1887-88
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lignes d'Anticosti	533 64	471 02	1,680 49	1,739 75
Lignes des Îles de la Madeleine.....	394 78	503 04	1,810 72	2,416 74
Lignes de la Côte du Nord et de Chicoutimi	2,230 92	2,354 60	6,800 00	6,120 42
Ligne de la Quarantaine	177 96	213 08	619 06	551 61

ONTARIO.

La ligne terrestre et le câble qui relie l'île Amherst, par téléphone avec le bureau de télégraphe à Bath n'a pas subi d'interruption pendant l'exercice.

Le revenu s'est élevé à \$81.58, et les dépenses à \$76.48.

Le 19 septembre 1887 une ligne de 56 milles de longueur a été terminée et mise en opération entre Colpoys Bay, près Wiarton et Tobermory, Ontario, par la *Great North Western Telegraph Company* pour une prime de \$5,600 sous l'empire d'une convention pourvoyant à son entretien à perpétuité.

Le revenu de cette ligne revient à la compagnie.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le changement des poteaux des lignes entre Battleford et Humboldt, s'est commencé pendant l'été de 1886-87, et, ainsi que je l'ai dit dans mon dernier rapport annuel, les travaux se sont faits à la journée et ont été terminés le 17 octobre 1887, et le posage de nouveaux poteaux sur une partie de la ligne de Qu'Appelle et Humboldt a été exécutée par contrat, par M. Carson, le 11 octobre 1887.

Un nouveau crédit ayant été accordé pour des fins de construction dans le cours de cet été, la section de Qu'Appelle et Humboldt est à se terminer, et on est à renouveler d'un bout à l'autre, les poteaux de la ligne entre la traverse de Clark et Prince-Albert; les contrats et les arrangements pour l'exécution des travaux sont comme suit :

Section de Qu'Appelle et Humboldt :

A. C. Vaughan, exécution du contrat d'avril 1887, 2,103 poteaux de cèdre à \$1.45.....		\$3,088 50
Thompson et Nelson, distribution de poteaux...	\$358 77	
R. Johnson do ...	371 76	
G. Goldie do ...	139 00	
H. McIntosh do ...	328 35	
	—————	\$1,197 88
E. Gundry, érection des poteaux, contrat limité à.....		800 00

Les poteaux ont été distribués, et M. Gundry est à exécuter les travaux jusqu'à ce qu'ils soient terminés.

Ligne de Prince-Albert.

B. Boyer, contrat, mai 1888, fourniture et distribution, 2,492 poteaux d'épinette à \$1.25; 2 mats à \$30—\$3,175.

L'érection des poteaux se fait à la journée, sous la surveillance du contrôleur de district.

On s'est aussi procuré 50 poteaux pour la ligne de la Montagne de Bois pour remplacer ceux endommagés par la foudre.

Voici l'état du revenu et des dépenses des lignes du Nord-Ouest :—

	Revenu.		Dépenses.	
	1886-87.	1887-88.	1886-87.	1887-88.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lignes du Nord-Ouest.....	8,841 69	6,688 22	16,693 57	23,264 93

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

L'embranchement de Ladner's Landing, long de 18 milles, a été loué, le 28 octobre 1887, à MM. J. A. Laidlaw et James Wilson, s'obligeant de maintenir la ligne permanemment sans frais pour le gouvernement.

La ligne d'Ashcroft-Barkerville, longue de 276½ milles est exploitée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour le gouvernement en vertu d'une convention faite l'année précédente.

RÉCAPITULATION.

(Non compris les lignes des Territoires du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique.)

	Dépenses.		Recettes.		Observations.
	\$	cts.	\$	cts.	
Golfe St. Laurent et provinces maritimes :—					Les signaux et les dépêches météorologiques sont transmises gratis.
Ile d'Anticosti	1,739	75	471	02	
Ile de la Madeleine (y compris la ligne de Meat Cove)	4,485	38	1,481	10	
Cheticamp—Mabou	686	98	200	62	
Cap Sable—Barrington	289	06	82	98	
Chatham—Escuminac	417	04	109	41	
Quarantaine de la Grosse Ile	551	61	213	08	
Baie de Fundy	1,097	74	716	33	
Côte nord, Saint-Laurent	6,120	42	2,354	60	
Subvention, papeterie, matériel pour réparations et dépenses imprévues, imputables au crédit spécial pour le service du golfe	7,148	98			
Ontario—Ligne de Bath et de l'île d'Amherst	22,536	96	5,629	14	
		76 48		81 58	
Total	22,613	44	5,710	72	
Les chiffres de 1886-87 étaient	19,753	01	7,647	13	

NOTE.—Le revenu dont on parle ici pour chaque année représente la recette nette de douze mois écoulés du mois de juillet au mois de juin inclusivement. Dans les états de département et autre, les charges du revenu du service télégraphique ne comprennent que les sommes perçues jusqu'à l'expiration de l'exercice. On comprendra facilement pourquoi les différentes sommes ne s'accordent pas exactement.

F. N. GISBORNE,

Contrôleur du service télégraphique de l'Etat.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	STATIONS.	Distances interméd- iaires.	Opérateurs.	Appointments annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Port-au-Basque.....	Miles. 0	.....	\$ cts. 50 00 ou commis. ....	.....	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare du Cape Ray.....	14	.....	50 00 do ..	.....
	Totaux.....	14		100 00		

Coût de la ligne aérienne, \$1,763.36; intérêt à 5 pour 100, soit..... \$ 90 00
 Frais d'entretien et réparations annuels..... 160 00

Total \$ 250 00 à porter au budget de 1888-89.

N. B.— Cette ligne est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde, à Port-au-Basque, avec la ligne aérienne et le câble de la Com-
 pagnie de télégraphe Anglo-américain.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.
SERVICE INTÉRIEUR D'ANTICOSTI.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiare.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la commission.	MÉMOIRE.
1	* Baie-du-Renard	Milles. 0	H. Strange.....	\$ cts. 50 00 ou commis.	1er nov. 1887	N.-E.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath.....	23	T. Gagné.....	do	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud.....	32½	W. Carter.....	do	27 do 1881	
4	*Shallop-Creek.....	17½	B. Bradley.....	do	7 do 1881	
5	Lac Salé.....	52½	F. Denault.....	do	19 oct. 1881	Réparateur Général. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest.	15	Miss G. Pope..... E. Pope.....	do do	18 oct. 1880 1er août 1882	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882. Surintendant de district. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière Jupiter.....	7	.....	do	.....
8	Rivière à la Loure.....	17½	.....	do	.....
9	*Rivière Beesie.....	22	M. Duguay.....	do	1er oct. 1886	
10	Cap de l'Arche (Baie Ellis)...	10	.....	do	.....
11	Phare de la Pointe-Ouest.....	14	A. Malouin.....	do	1er août 1881	NOTE.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de \$50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une *, depuis le mois de septembre 1887.
12	*Baie des Anglais.....	3	F. Cabot.....	do	1er juill. 1882	
	Total.....	214		1160 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.—*Suite.*
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.
 GASPÉ.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	L'Anse-à-Fougère	Milles. .....	.....	\$ cts. 50 00 ou commis.	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Basin-de-Gaspé.	28	J. J. Annett.....	150 00 200 00	16 oct. 1881....	

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN ET DU REVENU ANNUELS.

Lignes aériennes.—Appointements et réparations.....	\$3,000 00
Câbles.—Réparations.....	1,000 00
Total	\$4,000 00
Moins—Revenu probable.....	500 00
Balance, déficit	\$3,500 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.
SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numero.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination	MÉMOIRE.
1	Amherst.....	Milles. 0	Mlle J. Shea.....	\$ cts. 50 00 ou com'n. 1er	oct. 1882	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépenses reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare d'Amherst.....	9	Wm Cormier.....	50 00 ou com'n. 11	juin 1881	
3	Village de l'Etang-du-Nord	15	P. Pelletier.....	400 00 1er	déc. 1881	Plus \$50 par année pour loyer. Réparat général
4	Phare de do	1	T. O'Brien.....	50 00 ou com'n. do	1881	Boucle de 2 milles.
5	Cap-aux-Moules.....	8	W. Leslie.....	50 00 ou com'n. 9	août 1883	L'agence du Hayre-aux-Maisons a été fermée depuis le mois de juillet 1887, on est à prendre des arrangements pour ouvrir de nouveau le bureau aussitôt que la chose sera possible.
6	Hayre-aux-Maisons.....	8	.....	50 00	.....	Le bureau de l'Île-aux-Loups a été fermé au mois de mai 1888.
7	Île-aux-Loups.....	28½	.....	100 00	.....	Plus \$1 par jour lorsqu'il voyage.
8	Grosse-Île.....	11	A. Le Bourdais, sous-sur.	500 00	17 août 1880	
9	Rocher-aux-Oiseaux.....	Câble	T. Turbide.....	50 00 ou com'n. 20	do 1881	
10	Grande-Entrée.....	11	Mlle McPhail.....	50 00	18 fév. 1882	
	Totaux.....	83½		1,350 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ÎLES DE LA MADELEINE.
SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoires.
1	Meat Cove (station du Câble)	Milles. 0	A. E. McDonald	\$ cts. 420 00	7 nov. 1880	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Baie d'Achepé	10½	R. G. Zwicker	50 00 or com'n.	1er août 1882	
3	Havre de Neil. { mi-chemin... { bouche.	15 14	M. McLeod	50 00 do	1er avril 1887	
4	Baie d'Iganiche-Nord.	9	J. M. Burke.	360 00	1er do 1882	Réparateur général.
5	Havre d'Iganiche	10½	D. McLennan.	50 00 do	1er avril 1883	
6	Indian-Brook	23	Mile C. Morrison	50 00 do	1er do 1884	N.B.—Cette section est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Compagnie du télégraphe <i>Western Union</i> , mais aux frais du gouvernement. L'arrangement est pour dix ans et expirera le 18 avril 1891, mais il peut être réillé en donnant un an d'avis.
7	Baie Sud de Sainte-Anne	19		50 00 do		
8	Baddeck (boucle)	13	Mile Dunlop	50 00 do	1er janv. 1882	
9	Englishtown	6	Mile Bingham	50 00 do	19 juillet 1832	
10	Anse de Kelly (Camp'ton-N)	2	Mile M. U. Campbell	50 00 do	1er avril 1885	
11	Grand Bras-d'Or	6		50 00 do		
12	Sydney-Nord	12½				
	Totaux	128½		1,230 00		

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN DU RÉSEAU DES ÎLES DE LA MADELEINE.

Lignes locales.	Appointements et réparations	\$4,100 00
Câble.	Réparations, disons	1,000 00
Total		\$5,100 00 A porter au budget,
Moins, revenu probable		1,400 00 1888-89.
Balance déficit		\$3,700 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.
SECTION DU CAP-DE-SABLE.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Barrington.....	Milles. 0	Agent de la W.U. Tel Co	\$ cts. 50 00 ou commis.	18 déc. 1883	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Newelltown (y compris 1½ mille de câble).....	11	Mlle S. J. Newell.....	50 00 do	... 22 do 1883	
3	Phare de l'île du Cap-Sable, (y comp. ¼ de mil. de câble).....	6½	I. K. Doane.....	50 00 do	... 18 do 1883	
	Totaux.....	17½		150 00		

Frais d'entretien et réparations annuels :—

A porter au budget de 1888-89.....	\$300 00
Estimation du revenu de do	150 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite.

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Lingan	Milles. 0	.....	\$ cts. 50 00 ou commis.	.....	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare de Low-Point	5	S. Peters	50 00 do	1er août 1881	
	Totaux	5		100 00		

Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit :—
Lignes aériennes—Appointements et réparations..... \$150 00 à porter dans le budget de 1883-89.

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N. B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de \$16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU—CHETICAMP, C.-B.

1	Mabou	0	Mlle M. Finn	50 00 ou commis.	1 avril 1887	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif de la ligne du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Broad-Cove	20	J. J. Campbell	do	1 sept. 1887	
3	Margaree-Harbor	17	Mme M. A. McLellan	do	1 avril 1887	
4	Cheticamp	16	Mme M. Fiset	do	do	
	Totaux	53				

Frais d'entretien annuels, évalués à

Estimation du revenu

\$650 00 à porter dans le budget de 1888-89.
150 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM A ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MEMO.
1	Chatham	Milles. 0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest.	\$ cts. 185 00	1885.	Ce montant est payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½	.....	50 00 ou commis.	.....	La commission est de 25 pour 100 des recettes, d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année. En conséquence de la démission de l'agent, le bureau de Black-Brook a été fermé depuis le 1 ^{er} 1887.
3	Baie-du-Vin	15	Melle M. Williston	50 00 do	1 ^{er} mars	
4	Escuminac	2½	Mme A. Lewis	50 00 do	1 ^{er} septembre.	
5	Phare de la Pointe Escuminac	12	H. W. Phillips, jeune..	50 00 do	1 ^{er} février.....	
	Total	42		385 00		

Frais d'entretien, réparations et appointements annuels évalués à \$800 00, à porter dans le budget de 1888-89.
 Estimation du revenu 150 00

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite*.
 RÉSEAU TELEGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.B.
 SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	<i>Long Eddy Cable Hut</i> , à	Milles.		\$ cts.		
1	Flagg's-Cove.....	3	Mme C. C. Seely (sous-sur.) Mlle T. E. Milligan.....	420 00 50 00	18 nov. 1880... 1er août 1887..	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Woodward's-Cove.....	6	E. Cameron.....	50 00 ou commis.	1er avril 1885..	
3	Grand-Harbour.....	2	F. A. Newton.....	50 00 do	1er avril 1887..	
4	Seal-Cove.....	4½	O. McLaughlin.....	50 00 do	1er jan. 1883..	
5	Phare de Southern-Head.....	5½	Wood McLaughlin.....	50 00 do	18 do 1881...	
			D. McKay, réparateur.....	60 00	1er mai 1881...	
	Totaux.....	21		730 00		

[1888]

SECTION DE CAMPO-BELLO.

	Milles.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
<i>Liberty Cove Cable Hut</i> , à			\$ cts.		
1 Welchpool.....	7½	G. M. Mabce.....	100 00 ou com'n.	1er déc 1881.	
2 Eastport, Maine, E. U. A.....	4	J. Oushing.....	100 00	26 do 1881.	
Totaux.....	8		200 00		

ESTIMATION DES FRAIS ANNUELS D'ENTRETIEN ET DES REVENUS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations.....	\$1,600 00
Câble—Réparations, disons.....	1,000 00
Total.....	\$2,600 00
Moins, revenu probable.....	700 00
Balance, déficit.....	\$1,900 00

A porter dans le budget de 1888-89.

[1888]

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.
 SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Daté de la nomination.	Mémoires.
		Milles.				
1	Baie Saint-Paul.....	0	F. Boivin.....	\$ 50 ou comm'n* {	Antér-au 1er {	* La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Saint-Urbain.....	9	A. Boivin.....	do	do	
3	La Cruche.....	37	A. Gauthier (réparateur)	do	do	
4	Saint-Alexis.....	3½	G. Lavote.....	420	15 mai 1887...	
5	Saint-Aphonse de Bégoville	3	A. Simard.....	50 ou comm'n* {	avril 1885... {	
6	Chicoutimi.....	11½	T. Souly.....	do	do	
	Total.....	92		720	28 avril 1886...	

1388]

ENTRETIEN.
 Compris dans l'arrangement pour la section de la rive nord.
 SECTION DE LA RIVE NORD.

1	Malbaie.....	0	Mme F. Vincent.....	\$ 50 ou comm'n* {	Antér-au 1er {
2	Cap à l'aigle.....	4	N. Duchesne.....	do	avril 1885. {
3	Saint-Fidèle.....	6	E. W. Tremblay.....	do	1er juin 1888. {
4	Saint-Siméon.....	11	D. Godin.....	do	Antér-au 1er {
5	Baie-des-Rochers.....	12	J. Tremblay.....	do	avril 1883 {
6	Riv-aux-Canards. } boucle...	17	G. Savard.....	do	1er déc. 1887... {
7	Saint-Etienne.....		M. McLare (réparateur)	420	Nov 1886..... {
8	Ladoussac (¼ mille de câble)	13	G. Poulliance.....	50 ou comm'n. {	1er déc. 1887... {
9	Bergeronnes.....	15	D. Lapointe.....	do	Antér-au 1er {
10	Mécomains.....	12	M. Savard.....	do	avril 1885. }
11	Mille-Vaches.....	16	J. H. Topping.....	do	do
12	Moulins de Portneuf.....	11½	J. A. Puize.....	do	do
			J. Pincombe.....	50	do
				50	Mai 1887.....

13	Ph. de Portneuf (boucle 3 m.)	9	L. Tremblay.....	50 ou comm'n. {	Antér-au 1er {
14	Sault au Cochon.....	7	E. Courbron (réparateur)	420	avril 1885. {
15	Betsiamits.....	31	T. Forrest.....	50 ou comm'n* {	1er avril 1888 {
16	Pointe aux Outardes (câble)	12	H. Bélangier.....	do	1er déc. 1887 {
17	Pointe Paradis, Manicouagan	18	P. O. Bouchéfant.....	50	1er mai 1887 {
18	Rivière Godbout (câble)	26	N. A. Comeau.....	500 par année	1er août 1883 {
19	Pointe des Monts.....	18½	L. F. Fauriol.....	50 ou comm'n. {	5 octobre 1883 {
20	Baie de la Trinité.....	3½	Z. Poulin.....	do	8 déc. 1883 {
21	Rivière de l'île des Chûfs.....	18	P. S. Bodman (réparateur)	50	16 mai 1884 {
22	Rivière Pentecôte.....	13	Eur. du surint de district	420	1er oct. 1886 {
23	Sept-Îles.....	100	P. E. Vignault.....	180	2 janv. 1884 {
24	Rivière Woisie.....	18	D. Porlier.....	50 ou comm'n. {	1er mai 1885 {
25	Poste de Mingan.....	(est.) 110			
26	Pointe aux Esquimaux.....	18			
27	Natahouan.....	64			
28	Wapitegun.....	60			
29	Shécaïca.....	83			
30	Non-e-Espérance.....	49			
31	Anse au Blanc-Sablon.....	24			
32	Bai de Forteau.....	12			
33	Phare de la Pointe Amour.....	4½			
		820			

La longueur totale de ligne aérienne et de câble entre la Malbaie et Moisie est de 393½ milles.

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Chicoutimi et rive nord jusqu'à Moisie.....	\$7,500 00
Réparations au câble.....	500 00
A porter dans le budget de 1888-89.....	\$8,000 00
Évaluation du revenu.....	4,200 00

9-11]

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ISLE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiataires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination	MÉMOIRE.
1	Québec.....	Milles. 0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	\$ cis. 185 00	.....	Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à L'Ange-Gardien,—soit \$35 par année.
2	L'Ange-Gardien..... Saint-Pierre (3/4 mille de câble)	13 4	G. Turcotte.....	50 00 ou com'n.....	1 ^{er} mars 1885	La commission de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que \$70 par année.
3	Sainte-Pétronille.....	4 1/2	M ^{de} Blais.....	50 00 do	1 ^{er} oct. 1887	
4	Saint-Laurent.....	4 1/2	Mlle L. Chabot.....	50 00 do	30 déc. 1884	
5	Saint-Jean.....	7	H. Bernard.....	50 00 do	1 ^{er} janv. 1885	
6	Saint-François (y compris câble de 6 1/2 milles).....	6 1/2	M. Emond.....	50 00 do	1 ^{er} mars 1885	
7	Rur de la quarant., Grosse-Isle	9	M. Langlois.....	50 60 do	1 ^{er} sept. 1885	
8	Hôpital de do	1 1/2	(Téléphone).....	.....	.....
	Total.....	52		495 00		

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Appointements et réparations.....	\$ 850 00
Réparations au câble.....	300 00
A porter au budget de 1888-89.....	\$1,150 00
Revenu estimatif.....	\$ 200 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

ONTARIO : RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE BATH À L'ILE AMHERST.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointement annuels.	Date de la nomination.	Memo.
1	Bath	0	F. W. Armstrong	\$50 00	15 nov. 1885	Comptable et agent général.
2	Emerald... (1/2 mille de câble)	3 1/2	M. Fowler et McGinness.	Comm. de 25 p. 100	do	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Etat.
3	Stella	4 1/2	J. S. Nilson	do	do	
	Total	8				

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

Coût estimatif de l'entretien annuel..... \$250 00

Le revenu couvrira environ la dépense d'entretien.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite.
LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.
SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
1	Qu'Appelle	Milles. 0	E. W. Warner	\$ cts. 720 00	janv. 1883	
2	Fort-Qu'Appelle	17	Mlle A. Johnston	600 00	1er mars 1885	
3	Touchwood	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov. 1883	
4	Humboldt	78	J. M. Anderson	720 00	1er mai 1884	
5	Traverse-de-Clarke	55	J. Molloy, agent	720 00	1er do 1884	
6	Henrietta	38	J. Harrington, réparateur	600 00	1er janv. 1888	
7	Battleford	47	W. Salisbury, réparateur	720 00	1er oct. 1886	
8	Fort-Pitt	89	H. Richardson, agent	720 00	Antér. à 1882	
9	Moose-Hill-Creek	62	H. Sikes, réparateur	600 00	1er avril 1886	
10	Victoria	76½	W. M. McDonald, réparateur	720 00	1er juin 1887	
11	Fort-Saskatchewan	49	N. Potvin	720 00	6 nov. 1887	
12	Edmonton	24	W. C. Gillis, réparateur	720 00	Janv. 1887	
			W. G. Ross, agent	45 p 100 de c	déc. 1886	
			A. Taylor, agent	720 00	Antér. à 1882	
			W. McKay, réparateur	720 00	1er mai 1886	
	<i>Ligne d'embranchement—</i>					
13	Traverse-de-Clarke	0	L. P. O. Noël	720 00	1er août 1887	
14	Saint-Laurent	60	E. J. Rankin	720 00	mars 1887	
	Prince-Albert	23				
15	<i>Ligne d'embranchement—</i>					
	Traverse de Clarke	0				
	Saskatoon	14				
16	<i>Ligne d'embranchement—</i>					
	Edmonton	0				
	Saint-Albert	9				
	Total	687½				

NOTE. La nouvelle ligne de Battleford à Edmonton *via* Fort-Pitt et Victoria a été terminée le 14 août 1887, et à cette date l'ancienne ligne *via* Strang et Leduc a été abandonnée.

a. Les lignes d'embranchement de Saskatoon et Saint-Albert sont exploitées avec des téléphones.

Coût estimatif de l'entretien annuel—appoint., fournit. et répar., y compris la section de la Montagne-de-Bois—à porter au budget de 1888-89, \$10,000.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DU FORT-MACLEOD

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateur.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
		Milles.		\$ cis.		
1	<i>Ligne du Fort-MacLeod—</i>	0				
2	Jonction de Galt	107				
3	Lethbridge	28½				
4	McLeod	½				
	Fort-MacLeod					La ligne du Fort-McLeod a été loué à la Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest, à 5 pour 100 du coût de construction, annuellement.
1	<i>Ligne de la Montagne-de-Bois—</i>	0	H. Rutherford	240 00		
2	Mâchoire-d'Orignal	90½	J. S. Macdonald	720 00		La ligne de la Montagne-de-Bois est exploitée directement, comme partie du service de télégraphe de l'Etat.
	Montagne-de-Bois					
	Total	226½		960 00		

[1888]

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances inter- médiaires.	MÉMOIRE.
	Milles.	
Ashcroft-Station	0	} Cette ligne est maintenant exploitée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek	4	
Clinton	26	
Bridge-Creek	53	
Soda-Creek	78	
Quesnelle	54½	
Stanley	48	} Cette ligne a été louée pour 99 ans à MM. J. A. Laidlaw et J. Wilson, le 28 octobre 1887.
Barkerville	13	
<i>Embranchement.</i>	276½	
New-Westminster....	} 18	
Ladner's-Landing (½ mille, câble)		
Total	294½	

Coût estimatif de l'entretien, y compris les réparations générales de la ligne, \$6,500, à porter au budget de 1888-89.

ANNEXE N° 14.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE AINSI QUE SUR LE
FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT;

AUSSI LES

PORTS QUI SONT OUVERTS A LA NAVIGATION TOUTE L'ANNÉE.

ANNEXE No 14.

No de renvoi, 92,650.

No 1.—TABLEAU indiquant la date de la clôture de la navigation dans l'automne de 1887, et celle de l'ouverture au printemps de 1888.

Nom du port.	Où situé.	Clôture en 1887.	Ouverture en 1888.	Observations.
Charlottetown, I.P.E....	Golfe Saint-Laurent.....	27 déc.	21 avril	Marées du printemps, 9½ pds.; petites marées, 8 pds. Profondeur de l'eau à l'eau basse, au quai du chemin de fer, 20 pds.; au quai de la Reine, 14 pds.
Georgetown	do	23 jan. '88	30 do	Les grandes marées montent 5½ pds.; les petites, 4 pds.
Pictou, N.E.....	do	25 déc.	15 do	Le bateau-passeur <i>Mayflower</i> continua ses voyages jusq. 14 fév. 1887, et les reprit le 23 mars 1887. Les petites marées montent environ 4½ pds.; les grandes, 6 à 7 pds.
Sydney	do	10 jan. '88	25 do	Les grandes marées montent 4 pds.; les petites, 2½ pds.
Shediac, N.-B.....	do	23 déc.	8 mai	Les grandes marées montent 10 pds.; les petites, 6 pds.
Campbellton	Baie-des-Chaleurs.....	1 do	8 do	Les grandes marées montent 7 pds, les petites, 4 pds.
Bathurst	do	25 nov.	22 avril	Les grandes marées montent 5 pds.
Percé	Golfe Saint-Laurent.....	23 do	15 mai	La différence du flux et du reflux est d'environ 6 pds.
Bassin de Gaspé	do	25 déc.	10 avril	Les grandes marées montent 23 pds.
de Québec	Rivière Saint-Laurent.....	24 nov.	29 do	La différence du flux et du reflux est de 13 à 18 pds.
de Sorel	do	23 do	1 mai	
de Saint-Jean	Rivière Richelieu.....	30 do	19 avril	
de Montréal	do	29 do	29 do	
de Kingston, Ont.	Rivière Saint-Laurent...	23 déc.	23 do	
de Belleville	Lac Ontario	30 do	12 do	
de Port Hope	do	30 nov.	23 do	
de Toronto	do	12 déc.	13 do	
de Port Stanley	do	9 do	7 do	
de Port Dover	Lac Érié.....	23 do	31 mars	
de Windsor	do	16 do	7 avril	
	Rivière Détroit.....	16 do	3 do	On peut dire que ce port n'est jamais fermé, car les bateaux-passeurs traversent constamment entre cet endroit et le Détroit.
Sarnia	Lac Haron.....	4 do	9 do	
Goderich	do	23 nov.	28 do	
Kincardine	do	15 do	2 mai	
Owen Sound	Baie Georgienne	2 do	4 do	
Collingwood	do	2 do	30 avril	
Warton	do	18 jan. '88	1 mai	
Saint-Sie-Marie	Lac Supérieur	1 déc.	8 do	
Port Arthur	do	22 do	21 do	
Winnipeg,	Rivière.....	1 nov.	28 avril	

N° 2 — ÉTAT indiquant les ports du Canada qui sont ouverts toute l'année.

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à l'eau basse.	Observations.
Annapolis	Annapolis	Nouv.-Ecosse	15 to 20	Dans les hivers rigoureux il se forme une glace mince, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer.
Barrington	Shelburne	do	12 to 20	Au mouillage. Quais à sec à l'eau basse.
Digby	Digby	do	18	Envir. 10 pds. d'eau au bout de la jetée.
Halifax	Halifax	do	20 to 30	Aux quais. 70 à 100 pds. dans le havre.
Liverpool	Queen's	do	7	Sur la barre. A Brooklyn 24 pieds.
Lockport	Shelburne	do	8	
Lunenburg	Lunenburg	do	12	
Parrsboro'	Cumberland	do . . . . .	.....	A sec à l'eau basse.
Shelburne	Shelburne	do	40 to 60	
Yarmouth	Yarmouth	do	13	
Saint-André	Charlotte	N.-Brunswick	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean	Saint-Jean	do	20	A l'entrée du havre. 60 pieds dans le havre.
St-Stepheas	Charlotte	do	6	30 pieds sur le banc, 4 milles en aval de la ville.
*Tadoussac	Saguenay	Québec	30 to 50	
Windsor	Essex	Ontario . . . . .	.....	Les bateaux-passeurs traversent la rivière Détroit tout l'hiver.

* Voir observations touchant le havre de Tadoussac dans l'annexe n° 8, du rapport général de 1867-82.

Victoria, Nanaïmo, Burrard-Inlet et tous les autres ports dans la Colombie-Britannique, jusqu'à la rivière Skeena, sont toujours ouverts. New-Westminster est sujet à être fermé pendant 7 à 15 jours. Voir télégramme n° 34,027 de l'hon. J. W. Trutch, 3 mai 1883.

Marées dans la Colombie-Britannique : — A Victoria les grandes marées ordinaires montent de 7 à 10 pieds; les petites, 5 à 8 pieds; à Nanaïmo, les grandes marées ordinaires montent de 14 pieds; les petites, 11 pieds; à Westminster, les grandes mers ordinaires montent de 7 pieds; les petites, de 4 pieds; à Hastings, Burrard Inlet, les grandes mers ordinaires montent de 16 pieds; les petites, 12 pieds; à Port-Moody, les grandes mers ordinaires montent de 10 à 12 pieds; les petites, 5 à 6 pieds. Voir télégramme de l'hon. J. W. Trutch, 25 octobre 1883, n° 39,810.

ANNEXE No 15.

—
ETATS

INDIQUANT

- 1°—LES ENTREPRISES ADJUGÉES PAR LE DÉPARTEMENT ;
- 2°—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES PAR LE DÉPARTEMENT ;
- 3°—LES PROPRIÉTÉS LOUÉES PAR LE DÉPARTEMENT ;

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

ANNEXE No 15.

N° du renvoi, 93,179.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 24 novembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants, qui sont demandés pour être insérés dans le rapport annuel de 1887-88:—

N° 1.—Relevé des entreprises adjudgées par ce ministère pendant l'exercice clos le 30 juin dernier.

N° 2.—Relevé des propriétés achetées par le ministère pendant la même période.

N° 3.—Relevé des propriétés et droits loués à ce ministère, ou par lui, pendant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. X. R. SAUCIER.

M. A. GOBEIL, secrétaire,
Ministère des Travaux Publics.

N° 1.—ENTREPRISES adjudgées par le ministre des travaux publics du Canada, depuis le 30 juin 1887 au 30 juin 1888.

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
			\$ cts.
EDIFICES PUBLICS.			
<i>Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.</i>			
Edifice du parlement—Fauteuil de l'Orateur.....	Morel et Gagnon.....	29 sept. 1887	250 00
do Recouvrir les toits.....	Douglas Frères.....	10 nov. 1887	4,328 00
do Couvrir 4 ventilateurs ...	do	15 juin 1887	800 00
Edifices du parlement et des départements—Approvisionnement de houille.....	G. W. McCullough.....	4 juill. 1887	7,279 25
Edifices du parlement et des départements—Couvrir les marches des escaliers avec du bois.....	W. T. Odell	12 nov. 1887	210 00
Edifices du parlement et des départements—Enlèvement de la neige.....	P. McKenna	25 do 1887	610 00
Edifices du parlement et des départements et Rideau Hall—Approvisionnement de glace.....	D. N. Charlebois.....	27 fév. 1888	2 7 04
Rideau Hall—Enlèvement de la glace.....	Hunter.....	21 nov. 1887	695 00

[1888]

175

N° 1—ENTREPRISES adjudgées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			\$ cts.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Amberst, édifice public—Pavé en asphalte et clôture en bois.	Rhodes, Curry et Cie..	7 oct. 1887	410 00
do do Approvis. de houille.....	Acadia Coal Company	8 août 1887	260 06
Antigonish do do	J. Kenna	8 do 1887	67 50
Arichat do do	Capt. J. Leblanc.....	25 juill. 1887	90 00
Baddeck, C -B. do do	J. McDonald	7 sept. 1887	87 50
Halifax, édifices publics do	Acadia Coal Company	8 août 1887	821 50
New-Glasgow, édifice public—Approvis. d'eau	Corporation de la ville de New-Glasgow.....	9 déc. 1887	p.an. 100 00
do do do de houille	Acadia Coal Company	8 août 1887	171 24
Pictou, hôpital de la marine—Appareil de chauffage	Muirhead et Cie.....	11 oct. 1887	639 00
do do Approvis. de houille.....	Acadia Coal Company	8 août 1887	48 72
do douane—Appareil de chauffage	C. B. Thompson	18 oct. 1887	1,325 00
do édifice public—Approvis. de houille.....	J. Read	19 juill. 1887	115 35
Truro do do	Acadia Coal Company	8 août 1887	125 00
Windsor do do	do do	8 do 1887	220 52
Yarmouth do do	do do	8 do 1887	200 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Charlottetown, édifice public—Approvis. de houille.....	C. Lyons	25 août 1887	391 60
Montague do do	Capit. J. McEvoy.....	23 do 1887	68 13
Summerside do do	J. Read.....	19 juill. 1887	276 77
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Bathurst, édifice public—Approvis. de houille	T. F. Gillespie.....	23 juill. 1887	341 33
Carleton (Saint-Jean) bureau de poste—Lumière électrique	The Carleton Electric Light Company.....	1er juin 1888	p.an. 150 00
Chatham, édifice public—Approvis. de houille.....	T. F. Gillespie.....	23 juill. 1887	123 29
Frédéricton do do	W. L. Busby	30 do 1887	340 51
Moncton do do	Acadia Coal Company.	8 août 1887	221 85
Newcastle do do	T. F. Gillespie.....	23 juill. 1887	361 22
Portland do do	R. P. et W. F. Starr...	30 do 1887	26 98
Saint-Jean, bureau de poste et caisse d'économie et hôpital de la marine—Approvis. de houille.....	do do	30 do 1887	703 39
Saint-Jean, bureau de poste et douane—Approvisionnement de houille	W. L. Busby	30 do 1887	139 19
Saint-Stephens, édifice public—Approvis. de houille.....	C. D. Hill et Co.....	10 sept. 1887	154 50
Sussex do do	R. P. et W. F. Starr...	30 juill. 1887	180 18
Woodstock do do	do do	30 do 1887	174 99
<i>Québec.</i>			
Aylmer—Construction du bureau de poste.....	D. R. McDonald.....	28 mai 1888	6,830 00
Coaticook do do	F. T. Shurtleff.....	23 janv. 1888	19,000 00
Hull, édifice public—Approvisionnement de houille	McRae et Cie.....	22 juill. 1887	362 41
Joliette—Construction du bureau de poste.....	G. Beaucage.....	20 avril 1888	11,500 00
Montréal, salle d'exercice—Ameublement.....	J. B. St Louis et Frère	22 fév. 1888	10,870 35
do douane—Couverturé en cuivre	Smith et Cie	16 août 1887	4,546 35
do édifices publics—Approvis. de houille.....	J. O'Brien et Cie et F. Robertson.....	1er août 1887	1,667 17
Québec do do	G. M. Webster et Cie..	27 juill. 1887	1,358 94
Sherbrooke do do	Lucks et Mitchell.....	26 do 1887	233 73
Sorel do do	H. C. Charland et Cie.	30 do 1887	249 25
do do Horloge pour la tourelle.	E. Chanteloup	2 nov. 1887	2,000 00
do do Achèvement de la tourelle de l'horloge.....	G. Beaucage.....	27 fév. 1888	385 00

N° 1—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montants.
EDIFICES PUBLICS.— <i>Suite.</i>			\$ cts.
<i>Québec—Fin.</i>			
Saint-Jérôme—Construction du bureau de poste.....	J Fitzpatrick.....	27 jan. 1888	11,650 00
Saint-Jean, édifice public—Approvis. de houille.....	Simard et Godin.....	30 juil. 1887	160 00
St-Vincent de Paul, pénitencier—Install. d'appareil de chauff, chapelle catholique, salle des gardiens, et les trois dortoirs.....	Garth et Cie.....	1er sep. 1887	4,929 30
Trois-Rivières, douane—Appareil de chauffage.....	Drapeau, Savignac et Cie.....	10 oct. 1887	2,234 00
do édifices publics—Approvis. de houille.....	Z. Marchand.....	1er août 1887	313 61
<i>Ontario.</i>			
Amherstburg, édifice public—Approvis. de houille...	J. G. Mullen.....	14 sep. 1887	192 19
Barrie do Clôture en pierre terminée.....	J. Armstrong.....	8 nov. 1887	1,924 60
do do Approvis. de houille...	J. S. Johnston.....	23 août 1887	258 00
Belleville do do	Downey et Preston.....	28 juil. 1887	385 00
do do do Lumière électrique.....	Belleville Gas Co.....	24 avril 1888	p. an. 93 90
Berlin, édifice public—Approvisionnement de houille.....	J. Fennell.....	4 août 1837	93 20
Brantford do do	Jno. Mann et Fils.....	29 juil. 1887	263 18
Brockville do do	Canada Central Coal Co.....	29 do 1887	201 25
Cayuga—Construction du bureau de poste.....	T. et R. Draper.....	23 nov. 1887	7,874 00
Chatham, édifice public—Approvis. de houille.....	H. A. Patteson et Cie.....	26 juil. 1887	70 00
Clifton, édifice public—Approvis. de houille.....	G. H. Howard et Cie.....	28 juil. 1887	250 00
Cobourg do Modifications.....	W. Battell.....	17 déc. 1887	1,246 00
do do Approvis. de houille.....	Hargraft et Cie.....	19 août 1887	220 00
Cornwall do do	Grant et Conroy.....	30 juil. 1887	172 50
Galt do do	J. Malcolm.....	30 do 1887	173 65
Gananoque—Construction du bureau de poste.....	G. Wilson.....	5 déc. 1887	9,500 00
do Douane—Approvis. de houille.....	The Rathbun Co.....	28 juil. 1887	135 00
Hamilton, salle d'exercice—Modifications.....	M. A. Pigott.....	29 oct. 1887	3,701 75
do édifice public—Nouv. fournaise et nouv. raccordement pour l'appareil de chauff	A. Clark.....	4 do 1887	1,750 00
do édifice public—Approvis. de houille.....	Æ. D. Mackay, Fils.....	28 juil. 1887	1,247 27
do do Eau pour l'édifice et l'ascenseur.....	Waterworks Committee, Hamilton.....	27 avril 1888	p. an. 1,000 00
London, édifice public—Approvis. de houille.....	J. P. O'Byrne.....	1er août 1887	839 95
Kingston, douane et bureau de poste—Approvisionnement de houille.....	W. B. et S. Anglin.....	2 do 1887	1,135 67
Kingston, Pénitencier—1 générateur, 1 surchauffeur 1 épurateur, pour l'usine à gaz.....	Davidson, Doran et Cie.....	11 jan. 1888	1,012 00
London, douane—Appareil de chauffage terminé.....	W. J. Burroughes.....	17 sep. 1887	2,716 66
do école d'infanterie—Appareil de chauffage.....	McGuire et Bird.....	17 do 1887	8,999 00
Napanee, édifice public.....	G. Newlands.....	25 jan. 1888	25,350 00
Ottawa, ferme expérimentale—Résidence du surint.	F. Toms.....	5 juil. 1887	9,800 00
do do Grange et écuries.....	Wm Stuart.....	23 août 1887	17,200 00
do do 4 résid. pour personnel	Tobin et O'Keefe.....	18 oct. 1887	18,844 00
do do Appareil de chauffage pour 5 résidences.....	J. G. Johnson et Cie.....	28 mars 1888	3,470 00
do do Creusage des caves et const. de la maçonnerie.....	Tobin et O'Keefe.....	8 mai 1888	1,800 00
do do Musée et bureau.....	Wm. Stuart.....	26 juin 1888	11,445 00
do Imprimerie—Bâtiment pour l'usage de l'.....	L. Gratton.....	6 avril 1888	550 00
do Salle Victoria—Ouvrage en fer galvanisé.....	J. R. Esmonde.....	11 fév. 1888	222 75
do do Menuiserie.....	W. Palen.....	24 jan. 1888	795 60
Orangeville, édifice public—Approvis. de houille.....	J. Morrison.....	15 août 1887	161 25
Peterborough, bureau de poste—Installation.....	J. E. Askwith.....	27 juil. 1887	2,500 00
do édifice public—Approvis. de houille.....	Peterborough Gas Co.....	28 do 1887	221 00

N° 1—ENTREPRISES adjudgées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montants.
			\$ cts.
EDIFICES PUBLICS—Fin.			
<i>Ontario—Fin.</i>			
Peterborough, édifice public—Appareil de chauffage	McAndrew et Noble.....	7 oct. 1887	1,210 75
Pembroke—Mur de soutènement sur l'emplacement de l'édifice public.....	Munro et Beatty.....	4 nov. 1887	2,400 00
Port-Hope, édifice public—Approvis. de houille.....	J. A. Brown et Cie.....	3 août 1887	142 50
Ste-Catherine, bureau de poste do.....	E. Gadsby et H. O'Loughlin.....	6 do 1887	151 68
Saint-Thomas, édifice public do.....	J. Ellison.....	11 do 1887	353 35
Stratford do do.....	Myles et Fils.....	11 do 1887	1,353 35
Toronto, édifices publics do.....	Whiteside et Bell.....	28 juil. 1887	620 00
Trenton, édifice public—Construction.....	W. Alford.....	2 déc. 1887	22,950 00
do do Tourelle de l'horloge et de la choche—et drainage..	do.....	20 avril 1888	4,325 00
Windsor do Approvis. de houille.....	J. et T. Hurley.....	29 juil. 1887	364 00
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>			
Battleford—Corps de garde pour la P. C. N.-O.....	J. N. Pomerlean.....	24 oct. 1887	2,899 80
Calgary—Casernes et hôpital.....	Kennedy et Heney.....	21 déc. 1887	20,528 00
do Fondation en pierre au-dessous des casernes	do.....	30 avril 1888	4,800 00
Regina, prison—Travaux supplémentaires.....	D. McDougall.....	15 août 1887	1,400 00
<i>Colombie-Britannique.</i>			
New-Westminster, pénitencier—Résidence pour les employés célibataires.....	Ackerman, Frères.....	27 mars 1888	4,993 00
HAVRES ET RIVIÈRES—DRAGAGE ET DRAGUEURS.			
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Bayfield—Réparer le quai.....	S. O'Donoghue.....	1er nov. 1887	7,500 00
Digby—Enlever un caisson isolé enfoncé.....	Brown et Oliver.....	4 avril 1888	1,600 00
Sheet Harbour—Riv. de l'Ouest—Quai de délestage.	J. McMillan.....	15 déc. 1887	1,497 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Anderson's Hollow—Rocher Bay—Prolongement du brise-lames.....	Anderson et Barbour...	6 déc. 1887	2,856 00
Baie Verte—Quai de délestage.....	Prescott et Gray.....	28 nov. 1887	4,300 00
Belliveau—Quai.....	J. McFarlane.....	1er mars 1888	1,737 00
Cap Tormentine—Quai.....	E. Murphy.....	28 avril 1888	Liste de prix
St-Jean, hâvre—Réparation et reconstruction d'une partie du mur de façade—Glacis du Fort Dufferin	G. S. Mayes.....	24 nov. 1887	2,334 00
Saint-Jean, hâvre—Reconstruction de la partie extérieure du quai est de l'Île-aux-Perdrix.....	Wallace et Thompson.	24 do 1887	2,146 00
<i>Québec.</i>			
* Cap de la Madeleine—Jetée.....	Municipalité du Cap de la Madeleine.....	29 août 1887	3,000 00
Portage-du-Fort, pont—Peinturage.....	Grant et Coyne.....	24 sept. 1887	Annexe.
Sainte-Adélaïde de Pabos—Jetée.....	T. LeMoine.....	22 juin 1888	11,500 00
Trois-Rivières—Brise-glace.....	T. E. Normand.....	10 nov. 1887	1,300 00

N° 1.—ENTREPRISES adjudgées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—DRAGAGES ET DRAGUEURS.			\$ ets.
<i>Ontario.</i>			
Cobourg—Reconstruction d'une partie de la jetée occidentale	J. W. Dinwoodie.....	24 mars 1888	7,200 00
Collingwood—Construction de coffrage pour fermer l'ouverture entre l'ancien quai et le brise-lames extérieur.....	Fleming, Lindsay et Burdett.....	17 fév. 1888	6,995 00
Goderich—Ecluse	D. Porter	7 nov. 1888	10,500 00
Havre de Midland—Dragage	P. Navin.....	31 mars 1887	Annexe.
Baie de Tolson—Jetée du côté occidental.....	Porter et Reed.	30 sept. 1887	7,000 00
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>			
Battleford—Pont public sur la rivière Bataille.....	Kennedy et Heney.....	2 mai 1888	24,500 00
<i>Dragueurs.</i>			
Chaudière pour le dragueur "Geo. McKenzie".....	Geo. Fleming et Fils...	18 juil. 1887	750 00
Victoria, C.-B.—Construction d'un remorqueur.....	Albion Iron Works Co.	1er déc. 1887	12,700 00
LIGNES DE TÉLÉGRAPHES.			
Territoires du N.-O.—Planter des poteaux de télégraphe entre Qu'Appelle et Humboldt.....	J. Carson.....	29 juil. 1887	457 76
Territoires du N.-O.—Fourniture de poteaux pour la ligne de la Traverse de Clark à Prince-Albert..	Baptiste Boyer	30 avril 1888	1.25 par pot.
Ontario—Pour construire et équiper une ligne entre Colpoys Bay et Tobermory.....	Cie de Tél. G. N. O....	11 oct. 1887	5,600 00

* Le gouvernement a contribué \$3,000 et la municipalité \$2,000. Les travaux ont été exécutés d'après des plans approuvés par le département.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 24 novembre 1888.

N^o 2.—ÉTAT indiquant les propriétés achetées ou vendues par le département des travaux publics, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Date du contrat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
						\$ cts
23 juillet 1887.	Corporation du village de Gananoque.....	Sa Majesté..	Parties des lots 13 et 14, bloc O, dans le village de Gananoque, Ont.....	Empl. pour le bur. de poste.	3,600 pds de sup.	1 00
19 août 1887.	S. Jonasson et F. Frederickson.....	do	Remorqueur "Victoria".....	Dragage.....	.....	3,400 00
20 juillet 1887.	L'hon. Frs. Clemow	do	Lot n ^o 13, avec la construction sus-érigée, à l'encoignure des rues Queen et O' Connor, Ottawa, Victoria Hall.....	Exposition des pêcheries... Le dép. n'en a plus besoin.	.....	10,000 00 1,200 00 15,780 00
13 sept. 1887.	Sa Majesté.....	T. D. Adams	Ancienne douane, Newcastlle, N.-B.....	.....	.....	4,000 00
1 ^{er} oct. 1886.	do	Cie O. C. P.	Certaines lignes de télégraphe dans la C.-B.	.....	.....	4,000 00
1 ^{er} juillet 1887.	do	J. B. Bougrié, jeune.....	Parties des lots du cadastre nos 558 et 562, paroisse de St-Louis de Gonzague, Qué... Lot sur la rue Kent, Lindsay, Ont.....	Le dép. n'en a plus besoin. Empl. du bur. de poste.....	3 verges, 28 per. 66 X 196 pds et ruelle.....	4,000 00 800 00 500 00
10 oct. 1887.	La synode du diocèse de Toronto.....	Sa Majesté...	Lot n ^o 13, avec la construction sus-érigée, à l'encoignure des rues Queen et O' Connor, Ottawa, Victoria Hall.....	do do	7,840 do	3,500 00
7 déc. 1887.	J. Thompson.....	do	Lot du cadastre n ^o 769, rue Principale, Aylmer	do do .....	.....	250 00
12 déc. 1887.	J. Sadler.....	do	Partie du lot n ^o 45, Dalhousie, N.-B.....	do do .....	.....	500 00
17 jan. 1888.	R. McCarthy	do	Parties des lots nos 7 et 8, bloc 2, Prescott, Ontario.....	do do .....	.....	500 00
9 déc. 1887.	A. Murray.....	do	La 1/2 ouest du lot n ^o 1 et partie du lot n ^o 13, à Cayuga, Ontario	do do .....	.....	3,500 00
16 fév. 1888.	Dame Vve E. McPhadden	do	Partie de la 1/2 est du lot n ^o 2, township de Hawkesbury, Comté de Prescott, Ontario.	do do	4,000 pds de sup.	250 00
24 fév. 1888.	A. McIntyre.....	do	Lots 46, 47 et 48, Maple Street, Winnipeg, Man	Ch. pour arriver à la gliss. et à l'estac. à Carillon.....	15,160 do	100 00
21 jan. 1888.	J. Livingston <i>et ux</i>	do	Lopin de terre à Grand Bras d'Or, N.-E.....	Empl. pour dépôt d'immig. Droit de pass. pour arr. au	.....	5,000 00
21 do 1888.	D. Livingston <i>et ux</i>	do	do do do	quai, et empl. pour le quai	2,500 pds de s. 1,100 do	1 00 1 00
11 mars 1887.	J. B. North <i>et ux</i>	do	Un 1/2 acre de terre, y compris le quai de Curry, à Horton's Landing, N.-B.....	Abord du quai.....	.....	200 00
26 oct. 1887.	U. Leblanc	do	1/2 de la partie sud-ouest du lot de cadastre, n ^o 304, rue Notre-Dame, Joliette, Québec.....	Empl. pour un édifice public	.....	3,500 00
3 fév. 1888.	Mrs. S. E. Anderson.....	do	Désistement de la rente constituée seigneuriale sur le lot qui précède.....	do do .....	.....	26 75
12 avril 1888.	T. N. Dancy <i>et ux</i>	do	Lot n ^o 5, c ^o 6 sud de la rue Ouest, Goderich, Ontario.....	do do	1/4 d'acre.	1,000 00

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 24 novembre 1888.

N^o 3.—État indiquant les propriétés et les droits loués au ou par le département des travaux publics, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Date du bail.	Locataires.	Locataires.	Propriété, louée	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1887.						\$ cts.
10 août ...	Sa Majesté.....	Corporation de la cité de New Westminster.	Terres près de la réserve du pénitencier—New-Westminster, C. A.	Droit de passage pour le C. C. P.	99 ans.....	50 00 p. an ⁿ
24 do ...	do	Syndics d'écoles. Hamilton, Ont.	Ancienne douane.....	Objets scolaires	1 an.....	100 00 do
13 oct. ...	do	Conseil Municipal de la cité de Hamilton.	Ancien bureau de poste.....	Bureaux municipaux.....	2 ans et 7 mois.....	1,000 00 do
28 do ...	do	J. A. Laidlaw et J. Wilson.	Ligne télégraphique entre New-Westminster et Ladner's Landing, B. C.	.....	99 ans.....	1 00 do
1888.						
9 jan. ...	A. D. Richard	Sa Majesté	Dernier étage de l'édifice Nos 537 et 539, rue Sussex, Ottawa.	Musée géologique	1 an	200 00 do
29 fév. ...	Propriétaire de Victoria Chambers.	do	Une pièce dans Victoria Chambers, Ottawa.	Département de l'Intérieur.	.....	12 00 do
5 jan.	L. Gratton.....	do	Rez-de-chaussée de l'édifice à l'encoignure de l'avenue McKenzie et de la rue Saint-Patrice, Ottawa.	Imprimerie du gouvernement.	Tant qu'on en aura besoin.	30 00 p. mo.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 24 novembre 1888.

ANNEXE N° 16.

LISTE DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS DURANT LA SESSION DE 1888

RELATIVEMENT AUX TRAVAUX PUBLICS.

ANNEXE No 16.

N° du renvoi, 93,112.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés durant la deuxième session du sixième parlement du Canada, close le vingt-deuxième jour de mai 1888, et ayant trait au ministère des travaux publics et aux ouvrages placés sous son contrôle.

Sujet.	Titre du statut.	Chapitre.	Page du Statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice expirant le 30 juin 1889, et les objets pour lesquels ils sont accordés.	Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public pour les exercices expirant respectivement le trentième jour de juin 1888 et le trentième jour de juin 1889, et pour d'autres objets liés au service public.	1	3
Concernant la dette que la commission du port de Montréal doit au gouvernement du Canada.	Acte établissant de nouvelles dispositions au sujet de la construction du chenal des navires entre Montréal et Québec.	5	54
Le bassin de radoub de Lévis, Qué., devant tomber dans le domaine des travaux publics du Canada.	Acte concernant certaines avances faites aux commissaires du havre de Québec.	6	56
Relativement au rapport annuel des comptes de l'emploi des différents crédits.	Acte modifiant "l'Acte du revenu consolidé et de l'audition," chapitre vingt-neuf des Statuts révisés du Canada.	7	58
Fonctionnaires publics.....	Acte modifiant "l'Acte du service civil," chapitre dix-sept des Statuts révisés du Canada.	12	72
Impression et papeterie.....	Acte modifiant le chapitre vingt-sept des Statuts révisés, concernant le département des impressions et de la papeterie publiques.	17	107
Protection des câbles sous-marins.	Acte concernant la convention internationale pour la protection des câbles sous-marins.	31	240
Rapport annuel devant être transmis au ministre des travaux publics (vol. II, article 16).	Acte concernant la Compagnie d'amélioration du haut de l'Outaouais.	102	286

N. B.—Au volume des statuts du Canada, 1888, on trouvera ce qui suit :—

Page clxiv—Règlement concernant le bassin de radoub de Québec.

Page clxxvii—Règles et règlements concernant l'administration et l'exploitation du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-A.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 22 novembre 1888.

ANNEXE No 17.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

RAPPORT DU CURATEUR.

ANNEXE No 17.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS—RAPPORT DU CURATEUR.

N° de renvoi, 92,613.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS,

OTTAWA, 3 novembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les études et œuvres d'art ci-dessous ont été ajoutées à la Galerie Nationale des Beaux-Arts pendant l'exercice clos le 30 juin 1888:—

Peinture à l'huile par M. R. Harris, A.R.C. *Pères de la Confédération.*

Peintures à l'huile, au nombre de six, par Paul Kane.

Peintures à l'huile, au nombre de deux, M. Plomondin.

Les peintures qui précèdent ont été transportées de la Chambre des Communes à la galerie, cette dernière ayant été jugée plus propice pour ce qui est des effets de lumières, etc.

Le nombre des personnes qui sont venues visiter la galerie a augmenté d'année en année depuis son ouverture en 1882. Dans le cours du dernier exercice 16,593 visiteurs se sont inscrits, soit une augmentation de 4,650 sur l'exercice précédent. L'intérêt que porte le public à l'institution se manifeste aussi par les nombreux dons d'œuvres d'art; car, à quelques exceptions près, la collection se compose de dons gratuits faits au gouvernement.

Dès le commencement de l'exercice la galerie a été transportée de l'édifice de la cour Suprême dans celui qu'elle occupe présentement sur la rue O'Connor. Il a fallu faire des améliorations considérables pour rendre les salles convenables; elles sont maintenant bien éclairées et commodes, et nous avons encore de l'espace pour d'autres œuvres d'art. Afin d'entretenir l'intérêt envers la galerie il est de la plus haute importance que de nouvelles œuvres d'art soient ajoutées chaque année, et que ces œuvres soient d'un ordre supérieur, dignes d'une collection nationale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN W. H. WATTS,

Curateur.

A M. A. GOBEL,

Secrétaire, ministère des travaux publics,

Ottawa.

ANNEXE No 18.

FONCTIONNAIRES DU MINISTÈRE.

ANNEXE

MEMBRES, commissaires et commissaires-adjoints du bureau des travaux, ainsi que
tatement des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires-adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination.
<i>Sous l'autorité de l'acte 4-5 Vic., ch. 38, corporation du bureau des travaux.</i>				
L'hon. H. H. Killaly, président....				
D. Daly S. B. Harrison.... J. Davidson	Membres..	29 déc. 1841	3 oct. 1844	
<i>Nouveau bureau des travaux.</i>				
L'hon. H. H. Killaly, président... D. Daly W. H. Draper.... W. Morris..... D. B. Papineau.)	Membres..	5 oct. 1844	8 juin 1846	
<i>Sous l'autorité de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.</i>				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef.		4 juil. 1846	10 mars 1848	
E. P. Taché	do	11 mars 1848	26 nov. 1849	L'hon. Ohas. Eus. Casgrain, commis- saire-adjoint..... 1er août 1846
J. Chabot	do	15 déc. 1849	31 mars 1850	L'hon. M. Cameron, commiss.-adjoint.. 11 mars 1848
W. H. Merritt	do	20 avril 1850	11 fév. 1851	J. no. Westenhall, commiss.-adjoint.. 2 fév. 1850
J. Bourret	do	15 fév. 1851	27 oct. 1851	L'hon. Jos. Bourret, commiss.-adjoint.. 20 avril 1850
John Young	do	28 oct. 1851	22 sept. 1852	L'hon. H. H. Killaly, commiss.-adjoint.. 15 fév. 1851
F. Chabot	do	23 sept. 1852	26 janv. 1855	
F. Lemieux	do	27 jan. 1855	25 nov. 1857	
C. Alley	do	28 nov. 1857	1er août 1858	
L. H. Holton	do	2 août 1858	6 do 1858	
L. V. Sicotte	do	6 do 1858	10 janv. 1859	Samuel Keefer, com- missaire-adjoint.... 6 mai 1859
John Rose	do	15 janv. 1859	12 juin 1861	
Jos. Cauchon, commissaire...	do	15 juin 1861	23 mai 1862	
U. J. Tessier	do	24 mai 1862	27 do 1863	
L. T. Drummond	do	28 do 1863	23 juil. 1863	
M. Laframboise	do	23 juil. 1863	29 mars 1864	Toussaint Trudeau, commiss.-adjoint... 15 mars 1864
J. C. Chapais	do	30 mars 1864	30 juin 1867	
<i>Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.</i>				
L'hon. Wm. McDougall, ministre...		1er juil. 1867	— oct. 1869	Toussaint Trudeau, sous-ministre — mai 1868
L'h. H. L. Langevin, C.B. do	do	8 déc. 1869	5 nov. 1873	
L'h. Alexander Mackenzie do	do	7 nov. 1873	16 oct. 1878	
Sir Chas. Tupper, C.B., K.C.M.G., ministre.		17 oct. 1878	20 mai 1879	
Sir Hector L. Langevin, C.B.; G.C.M.G., ministre.		20 mai 1879		G. F. Baillairgé, Sous-ministre..... 4 oct. 1879

No 18.

les ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef du départe-
ments publics, de 1841 à 1888.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly...	17 août 1841...	Samuel Keefer...	17 août 1841..	F. P. Rubidge, architecte et sous-ingénieur	15 déc. 1841.
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le départe- ment des Tra- vaux publics.....	25 sept. 1847...				
		John Page.....	31 oct. 1853...		
Toussaint Trudeau.	13 déc. 1859...				
Frederick Braun...	8 mars 1864...				
		G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef.....	5 juil. 1871...	Thos. S. Scott...	7 fév. 1872.
{ S. Chapleau F. H. Ennis..... A. Gobeil.....	4 oct. 1879... 4 nov. 1880... 23 janv. 1885...	H. F. Perley.....	25 nov. 1880...	Thos. Fuller.....	31 oct. 1881.

ANNEXE N° 19.

•

—

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

Du 1er Juillet 1867 au 30 Juin 1888.

ANNEXE No 19.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

Lettres reçues et expédiées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1888.

Années.	Reçues.	Expédiées.
1867— Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,006	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4,051
1879 do do au 6 octobre	7,186	4,547
1879* do 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 do 1er janvier do	8,451	4,410
1881 do do do	9,599	5,529
1882 do do do	10,505	5,699
1883 do do do	11,633	6,227
1884 do do do	13,114	6,903
1885 do do do	18,977	5,321
1886 do do do	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin	4,866	2,735
1887 do 1er juillet do 1888	10,493	6,343

* L'arrêté du conseil, approuvé le 19 mai 1879, et publié à la page 1496 de la *Gazette du Canada*, fixait le 20 mai comme le jour où devait avoir lieu la division des départements des chemins de fer et canaux et des travaux publics, conformément à l'acte 42 Vic., chap 7. Le personnel des employés et commis du département des travaux publics continua d'administrer à la fois les affaires des deux départements jusqu'au 1er octobre, jour où fut approuvé l'arrêté du conseil qui répartissait le personnel entre les deux départements. La première lettre du nouveau département des travaux publics a été écrite le 7 octobre.

La liste qui précède ne renferme pas la correspondance des chefs du département avec leurs subordonnés et le public, qui s'élève en moyenne à 7,000 lettres par année, ni les chèques du département et autres, dont environ 5,000 sont expédiés pendant chaque exercice.

† La réduction du nombre de lettres reçues et envoyées n'est pas due à une diminution de cette correspondance, mais à un changement dans le mode de classement depuis le 1er avril. Jusqu'à cette date, tous les comptes étaient enregistrés séparément, et une lettre accompagnait chaque paiement. Maintenant les comptes sont classés par matières, et jusqu'à trente ou quarante comptes sont quelquefois compris dans un seul numéro; de plus on a substitué des avis imprimés aux lettres qui accompagnaient autrefois les paiements. Ces changements ont fait faire une très grande économie de temps, et facilitent beaucoup l'expédition des affaires du département.

ANNEXE No 20.

DÉPENSES ANNUELLES

DANS CHAQUE PROVINCE

POUR

L'EXÉCUTION ET L'AMÉLIORATION

DES

TRAVAUX PUBLICS, CANADA,

Par O. DIONNE, comptable.

ANNEXE N° 20. — ÉTAT RÉSUMÉ indiquant les dépenses faites annuellement, dans chaque province, pour l'exécution et l'amélioration des travaux publics, Canada, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1887.

Exer- cice.	Nouv.-Ecosse.		Ile du P.-E.		Nouveau- Brunswick.		Québec.		Ontario.		Manitoba.		Territoires du Nord-Ouest.		Colombie- Britannique.		Divers		Total		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
1868...	485,206	86	22,090	19	188,939	77	183,510	98	4,213	13	52,565	60	15,232	30	.....	.....	130	18	779,877	38
1869...	212,068	11	109,272	81	62,432	99	182,298	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	576,285	80
1870...	420,600	64	420,337	42	387,909	49	202,915	99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,059	751
1871...	1,163,816	09	909,169	15	1,393,831	24	283,730	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,835	803
1872...	1,798,190	55	2,544,836	81	1,870,732	69	768,459	05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,776	32
1873...	1,653,752	15	2,879,278	32	1,614,602	99	1,087,752	09	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,206	413
1874...	1,127,544	47	2,141,337	86	1,524,390	78	1,633,625	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,330	55
Total	6,761,358	87	9,636,311	56	6,792,749	95	4,182,291	62	528,235	52	32,675	65	639,392	00	12,015	21	28,644	01	28,644	01	41
1875...	1,433,812	58	1,752,611	44	1,548,187	87	2,401,697	15	325,467	20	236,363	63	523,532	06	14,630	97	8,591	236	8,591	236	
1876...	683,243	17	634,549	87	1,397,275	70	4,143,771	85	967,933	23	613,864	87	423,062	32	8,519	56	8,991	1,002	8,991	1,002	
1877...	566,344	11	773,253	07	2,303,282	78	3,941,443	30	383,871	58	138,611	87	327,524	21	5,870	89	5,870	89	5,870	89	
1878...	236,412	84	436,794	40	1,701,403	30	3,736,133	99	958,835	99	71,343	44	160,221	97	8,886	99	8,886	99	8,886	99	
1879...	238,123	09	314,788	42	1,481,669	12	3,652,781	55	446,273	41	16,150	60	89,624	01	17,828	15	17,828	15	17,828	15	
Total	3,159,935	79	3,941,227	20	8,471,818	77	17,875,876	64	3,083,271	41	1,077,334	41	1,592,973	57	55,766	56	59,791	573	59,791	573	
1880...	169,014	87	432,963	85	2,724,939	97	3,656,606	67	1,708,014	88	67,387	49	144,545	54	12,455	36	8,985	731	8,985	731	
1881...	260,083	89	363,883	26	1,600,736	14	4,047,565	07	947,639	03	45,261	13	1,077,396	36	16,217	85	8,280	641	8,280	641	
1882...	362,971	93	283,395	20	1,608,616	14	2,676,576	33	58,063	32	1,754,878	21	1,729,178	91	36,036	23	8,471	137	8,471	137	
1883...	569,168	53	630,237	27	2,192,578	17	3,399,204	64	81,321	08	4,190,399	58	3,861,691	00	35,818	86	15,010	652	15,010	652	
1884...	1,610,310	55	714,796	96	2,311,468	25	6,861,855	48	184,161	40	80,423	16	6,821,260	55	69,479	48	18,881	245	18,881	245	
1885...	427,428	44	746,212	59	1,673,145	61	7,751,253	57	167,765	69	91,242	90	4,409,686	65	50,670	03	15,391	418	15,391	418	
1886...	411,742	51	755,542	47	2,047,360	65	3,238,275	25	268,280	31	123,946	13	3,831,528	28	24,984	71	10,810	160	10,810	160	
1887...	688,260	61	451,846	85	1,466,949	51	2,571,889	89	127,717	77	214,791	60	1,443,420	22	29	58	7,156	794	7,156	794	
Total	4,519,951	33	4,348,937	25	16,346,841	34	34,283,021	85	3,632,963	48	6,569,191	70	2,298,570	91	245,662	15	92,933	773	92,933	773	
Gr'nd Total.	14,441,245	99	17,976,476	01	30,610,413	06	56,341,141	11	7,144,470	41	7,678,201	76	25,460,886	48	313,443	95	161,372,678	50	161,372,678	50	

O. DIONNE,
Comptable.

ANNEXE No 21.

INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS EMPLOYÉS

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS

DU

CANADA,

1815 À 1889

D'APRÈS LES INFORMATIONS OBTENUES. LES INGÉNIEURS DE
CHEMINS DE FER, GÉNÉRALEMENT, NE SONT PAS NOMMÉS.

N. B.— Le soussigné corrigera dans le rapport de l'année prochaine,
toute erreur ou omission dont on voudra bien l'avertir.

On publiera dans un rapport ultérieur une liste alphabétique des
surintendants des canaux, ainsi qu'une liste des ouvrages les plus impor-
tants, et des ingénieurs qui en ont dressé les plans, devis, etc., ou présidé
à leur construction.

OTTAWA, 24 novembre 1888.

G. F. BAILLAIRGÉ,
D.-M. T. P.

ANNEXE No 21.

(Réf. n° 93,301.)

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics de 1815 à 1889, suivant les informations obtenues, à part les ingénieurs de chemins de fer.

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
Allison, J. C.....	Ingénieur-adjoint, havres, Provinces Maritimes	Oct. 1883-88.
Anderson, W. P.....	Ingénieur en chef, marine et pêcheries	23 oct. 1874-88.
Armstrong, capitaine Charles Logie	Lac Saint-Pierre, dragage, etc	1857-67.
Arnoldi, John Roger...	Ingénieur mécanicien en chef	6 déc. 1859.
	Surintendant des dragueurs et du dragage, Ontario et Québec	1880-88.
	Ingénieur mécanicien, édifices publics. Ottawa, etc	7 juillet 1883-88.
Asterbrooks, capitaine.	Ingénieur de l'artillerie royale, première tentative pour la pose d'un câble à l'usage du pont suspendu, Ottawa ...	1826.
Atherton, Charles.	Dragage, lac Saint-Pierre, directeur des explorations et recherches	1842-43.
	Devis pour les dragueurs, etc	9 sept. 1842.
Austin, G. F.....	Écluse de Sainte-Anne, Ile Chantry, lac Huron, etc	1875-82.
	Explorations des havres, Provinces Maritimes	1883-84.
	Exploration du site du pont sur la rivière Ottawa, au Portage-du Fort, etc	1835-86.
Aylmer, J. A.	Agrandissement du canal Lachine, corps des ing.....	Juillet 1873-79.
	Écluse de Sainte-Anne agrandie do	do 1880-81.
	Ingénieur résidant, construction des écluses et canaux nouveaux pour la navigation de la rivière Trent	Juin 1882-88.
Baillairgé, Charles....	Architecte et ingénieur, travaux publics, Québec et Ottawa.	1860-65.
	Rapport sur la nouvelle prison construite sous lui à Québec	11 février 1863.
	Architecte conjoint, édifices du parlement, Ottawa	1863-65.
	Bassin de la Princesse Louise, etc , Québec	1875-76.
Baillairgé, Geo. Fred...	Canaux, havres et routes. prov. Québec et Ontario.....	22 sept. 1844.
	Explorations — Jetées en bas de Québec, rivière L'Assomption, etc	1846-1853.
	Ing. résidant, canaux de la Jonction et de Williamsburgh.	1853-1856.
	Explorations et réclamations, canaux Chambly et Beauharnois	1849-1864.
	Chemins du Saguenay, de la Métapédiac, de Gaspé et de Témiscouata, etc	1858 à 1866.
	Rédaction du second rapport général des travaux publics...	1er juillet 1867.
	Déversoirs, etc., canaux de Cornwall et de Beauharnois...	18 ^e -1870.
	Sondage du chenal du Saint-Laurent, de Québec à Montréal.	1868-1869.
	Canal de la Baie-Verte, route proposée et projet de construction	Août 1870-73.
	Tracé et devis, écluses des lacs Muskoka et Rousseau	Juin, juillet 1866.
	Assistant-ingénieur en chef, travaux publics, Canada	5 juillet 1871-79.
	Tracé et devis Can. projeté des Cèlres et rel. du St-Laurent	1872-73, 1875-76
	Tracé et devis Ecluses du Fort France au pied du Lac-à-la-Pluie; études préliminaires pour construction des nouveaux bassins du havre de Québec, et à Lévis	1875-76.
	Ing. surintend. des canaux de la province de Québec	22 juin 1877-79.
	Député-ministre des travaux publics du Canada	4 oct. 1879-85
	Rédaction du troisième rapport général des travaux publics.	1867-82.
Baird, N. H.	Membre de l'Institut des ing.-mécan. et civils d'Angleterre	1831.
	Canal Murray projeté lac Ontario	1833
	Rapport sur le canal Beauharnois projeté	1835
	do sur le projet de navigation de la rivière Trent	1835-36.
	Ecluse 134 x 33 pieds; 5 pds. d'eau sur les buses	
	Travaux commencés en 1837; en grande partie terminés en 1844	
	do sur l'agrandissement du canal Welland.	1837.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada.—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
	Travaux commencés le 30 nov. 1874. Canal ouvert le 30 nov. 1879. Ecluses originales en bois 110 x 22 pieds avec 7½ pieds d'eau sur les buscs. Mort en août 1849, à Brattleboro, Vermont, E.-U.	
Barclay, E. J.	Rapports sur les ponts et chaussées, Cantons de l'Est, P. Q.	1846-47-48.
Barrett, Alfred.	Corps des ing., canal Saint-Pierre, Cap-Breton	1872.
	Rapport sur la navigat. intérieure entre les lacs St-François et Ontario, aussi sur le canal projeté de Rapide-Plat...	1830.
	Rapport sur la navigation de la Grande-Rivière, Ont.	7 oct. 1843.
	Premier agrandissement du canal Lachine; écluse et barrage de Saint-Ours, etc.	1841.
	Explorations, riv. St-Charles et ponts sur la riv. Ottawa à Vaudreuil, etc. Mort, 18 juillet 1849, à Montréal.	1843-48.
Bayfield, Amiral Hy W., Mar. Royale.	En charge de l'exploration du fleuve et du golfe Saint-Laurent, pour l'amirauté.	1817-60.
	Rapports au sujet du creusement du chenal dans le lac Saint-Pierre	1831-35-46.
Beaudry, J. A. U.	Relevés de havres projetés, province de Québec	1883.
Belanger, Ernest.	Ing.-asst. Relevés de havres projetés, etc., P. Q.	1874-87.
Belcher, A. J.	do Nouveaux canaux de la rivière Trent	1882-88.
Belcher, Thos. Deaves	Ing. surintend. des canaux, écluses, glissoires, barrages et estacades sur la rivière Trent, de Trenton, lac Ontario, au lac Scugog.	Juillet 1873 à 1884.
Bell, Andrew.	Nouveau canal de Carillon, sur la rive nord, et nouvelle glissoire sur la rive sud de la rivière Ottawa, et barrage de cette rivière	Juin 1870 à nov. 1885.
	Exerçant sa profession à Arnprior, etc.	1885 à 1889.
Bell, capt.	Surintendant du dragage du grand chenal du lac Saint-Pierre. Mort, automne de 1856	1852-56.
Bellingham, A.	Ass. ing. résidant, canal Lachine, 2ème agrandissement, biefs culminants	1873 à 1878.
	Quitta le service 1er octobre 1878.	
Bender, E. P.	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, province de Québec, etc.	1880 à 1887.
Bennett, William.	Ing. résidant. Bassin de carénage d'Esquimalt, Ile Vancouver, Colombie-Britannique.	1er sept. 1883 à janv. 1888.
Berlinguet, Thos.	Premier service pendant l'examen préliminaire du site des bassins de la Princesse Louise à Québec	1875-76.
	Relevé, havre des Trois-Rivières, etc., P. Q.	1881-82.
	Assistant, relevé hydrographique de la Pointe-aux-Trembles au Cap Charles	Juillet 1883.
	Ingénieur résidant, travaux du Saint-Maurice, et ingénieur de la commission du havre des Trois-Rivières, etc.	1884-88.
	Ingénieur résidant, écluse et barrage, rivière Yamaska et divers travaux à Sorel, et sur les rivières Saint-François et Nicolet.	1888.
Bertrand, Joseph Tétu	Corps des ingénieurs, travaux publics à Ottawa et relevés de havres, P. Q.	1884-88.
Bertrand, L. N.	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations, Québec et Ontario	1884.
Bolton, Major D., I. R.	Description du barrage à Long Island sur le canal Rideau, construit en 1836	1839.
Boswell, St. G.	Corps des ingénieurs, travaux publics, bassin de radoub à Lévis, et ensuite bassins de la Princesse Louise à Québec	1876-88.
Boulay, Philéas.	Corps des ingénieurs, travaux publics, canaux, etc.	15 mars 1870-71.
	Assistant, tracé du canal projeté des Cèdres	1872-73, 1875-76.
	A Ottawa, département des chemins de fer et canaux, etc.	1876-88.
Boyd, John Edward. ...	Ingénieur résidant, chemin de fer Européen et Nord-Américain, par le gouvernement du Nouveau-Brunswick.	1856-60.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
	Ing. en chef et surintendant général du chemin de fer E. et N.-A.....	Déc. 1860-67.
	Ing. asst. Département des travaux publics, Ottawa.....	1er sept. 1867-71.
	Ingénieur en chef, chemin de fer du gouvernement de l'Île du Prince-Édouard.....	10 mai 1871-75.
	Ingénieur résident, chemin de fer du Nord, gouvernement de la province de Québec.....	1876 et 1879.
	Ing. en charge, Travaux, Provinces Maritimes.....	Mai 1880 à juin 1881.
	Corps des ingénieurs à Ottawa.....	1881-83.
	Ing. rés. Bassin de la Princesse Louise à Québec et bassin de radoub à Lévis, pour le dép. des travaux publics....	Sept. 1883 à nov. 1887.
Breen, Thomas.....	Mort à Ottawa, novembre 1887.	
	Corps des ingénieurs. Travaux publics, havres, etc., province de Québec.....	1882-88.
Brophy, G. Patrick.....	Corps des ingénieurs des travaux publics.....	Juillet 1867.
	Asst. du surintend. des glissoires et estacades, Ottawa.....	6 juillet 1873.
	Surintendant do do.....	24 juillet 1875 - 88.
	J B Brophy a été surintendant du 1er juillet 1879 à 1880.....	
Brophy, John Byrne....	Assistant de l'ingénieur surintendant des glissoires et estacades, Ottawa.....	1er janv. 1876.
	Ingénieur surintendant des glissoires et estacades, Ottawa.	1er juillet 1879.
	Ing. résident. Division du chemin de fer C. A. et C. P. C.	1er avril 1880.
	Ing. de division, chemin de fer Cap-Breton.....	28 juin 1886.
Brotherton, A. S.....	Corps des ingénieurs Travaux publics, havres, etc., en bas de Québec.....	1881-82.
Browne, Edward.....	Rapport sur les eaux intérieures du district de Newcastle...	18 fév. 1858.
Brown, Gustavus A....	Ingénieur assistant Travaux publics, Provinces Maritimes.....	1er juillet 1872-88.
Burnett, Thomas.....	Ingénieur anglais; fit le tracé et les plans du canal Lachine. Canal commencé le 17 juillet 1821.	Printemps de 1820.
	do ouvert en août 1824.	
	Profondeur, 4½ pieds sur les buses.	
	Ecluses en pierre, 100 x 20 pieds.	
Burwell.....	Relevé du havre de Goderich.....	1827.
By, lieutenant-col., Ing. Roy.	Ingénieur surintendant. Canal Rideau, Ottawa à Kingston.....	Sept. 1826.
	Canal commencé 21 septembre 1826.	
	do complété 29 mai 1832.	
	do 126½ milles de long, 47 écluses de 134 x 33 pieds et 4½ pieds d'eau sur les buses.	
Carroll, Cyrus.....	Corps des ingénieurs des travaux publics, havres, Ontario.	1884-86.
Chaloner, Charles E....	Travaux publics, explorations, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.....	1882-83.
	Assistant de R. Steckel, nivellement géodésique du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, et de la rivière Richelieu, etc.....	1884-88.
Champion, A. J.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics des Provinces Maritimes.....	1888.
Charbonneau, Maxime.	Corps des ingénieurs. Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, rivière Saskatchewan, branche nord.....	1885-86.
	Mort février 1887.	
Casey, W. R.....	Route proposée du canal des Cèdres, rive nord du Saint-Laurent. Plan, profil et estimation.....	1842.
Chetwood, Henry Waters King.....	Corps des ingénieurs, division sud, agrandissement du canal Welland.....	Février 1883.
Cimon, Simon.....	Corps des ing. Travaux publics, havres, prov. de Québec. Résigné 11 août 1887. Elu député de Charlevoix pour les Communes, 28 septembre 1887.	1881-87.
Clark, C.	Corps des ing. Nouveaux canaux de la rivière Trent.....	1882 à 1886.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada — Suite.

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
Clarke, Thomas C.....	Exploration. Navigation de la rivière Ottawa jusqu'au lac Huron	1859.
	Rapport sur la canalisation projetée de cette rivière pour les vaisseaux	2 janvier 1860.
Cliff, John.....	Surintendant des travaux du havre de Montréal.	1832 à 1845.
Olwes, Samuel.....	Canal Rideau. Travaux proposés.....	1823.
	Canal Welland. do	1824.
	Rapp. général avec estimations des canaux des Galops, du Rapide Plat, de la Pointe à Farran et de Cornwall.....	1826.
Cole, capt., Ing. Roy...	Ing. consultant. Construction du canal Cornwall.....	1833.
	Canal commencé en 1835; ouvert en décembre 1842, et terminé en juin 1843.	
Cole, Major P., Ing. Roy.	Rapport sur les causes des inondations à Montréal	29 juin 1841.
Conway, John.....	Corps des ing. Agrandissement du canal Lachine	1871-83.
	Asst.-ing. Bas-in Saint-Gabriel, canal Lachine	1883-86.
	Ingénieur. Appareil d'éclairage électrique, canal Lachine, Montréal	1886-88
Cornell, J.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, agrandissement du canal Lachine, Montréal	1943.
Coste, Louis.....	Corps des ing., travaux publics, Ottawa, etc.....	1834-88.
Crawford, William.....	Tracé. Agrandissement projeté du canal Beauharnois	1872 à 1876.
	Asst.-ing., approfondissement à 14 pieds, canal Welland....	1er juin 1886 au
	Ing. rés., canal Sault Sainte-Marie, Canada.....	1er août 1887.
	Première exploration en 1852.	Août 1887-88.
Crawley, capt., H. O., Ing. Roy.	Rapports sur le canal projeté de la Baie Verte, entre la Baie de Fundy et le golfe Saint-Laurent.....	19 janvier 1843, et 14 et 19 mars 1843.
Cunningham, Granville C.....	Ing. rés., chemins de fer de l'île du Prince-Edouard; asst. ing., en charge des havres, etc., île du Prince-Edouard, pour les travaux publics	Avril 1875 à 1878.
Curran, Veysie.....	Asst. ing. résid., division sud, agrandissement du canal Lachine	Novembre 1873.
D'Amours, J. W.....	Corps des ing., travaux publics, Colombie-Britannique, Victoria, etc. Explorations à l'embouchure de la rivière Fraser, Colombie-Britannique	1885.
Dawson, Simon.....	Glissoires et estacades sur la rivière Saint-Maurice	1852-57.
	Commença l'explor. de la route du lac Supérieur à Ft Garry	1857.
	Commencement des travaux	1867.
	Passage du col. Wolseley et des troupes.....	1870.
	Route praticable pour les immigrants.....	1871.
Déniel, Emile.....	Agrandissement du canal Grenville.....	Sept. 1872 à oct. 1880.
	Canal de Panama, Amérique Centrale	Janv., fév., mars, 1888.
Denison, lieutenant W., Ing. Roy.....	Description des barrages, écluses, etc., du canal Rideau et des ponts sur l'Ottawa	1839.
	Jetées, etc. prov. de Québec, dép. des travaux publics	10 juillet 1864.
Dérbishire, Stewart.....	Corps des ingénieurs. Havres et routes.....	1873-77.
Desbarats, G. J.....	Nouveau canal de Carillon, glissoire et barrage riv. Ottawa. Au département des chemins de fer et canaux à Ottawa.....	Août 1879.
	Corps des ing., travaux publics, pont sur la rivière de l'Arc à Calgary	Janvier 1885-88.
Des Brisay, L. P. W....		18 mars 1887 au 30 avril 1888.
Desjardins, C.....	Expl. chenal des vais's ux entre St-Roch et l'île-aux-Coudres	1881.
Dickinson, John.....	Commissaire pour s'enquérir des causes des inondations entre Montréal et Québec.....	4 octobre 1873.
Dickinson, Jos. E., M. A., Trinity College, Dublin.....	Assistant ingénieur, division nord, 2e agrandissement du canal Welland.....	15 juillet 1874 au 30 déc. 1879.
	Décédé en Europe.	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
Doré, J. E.....	Corps des ingénieurs, canaux, etc., P. Q..... Ohaussée de Saint-Zotique, et mur d'endiguement sur la rive nord du lac Saint-François..... Quitta le service.....	1884-86. 1884-85. 1er janv. 1886.
Douglas, R. C.....	Corps des ingénieurs, canaux, etc., Ottawa.....	Juillet 1872-88.
Drummond —, I. R.....	Ing. surint. 1er pont suspendu, Ottawa.....	1826.
Duburger, C. C.	Asst. ing. Travaux publics, havres, rive nord Saint-Laurent en bas de Québec.....	1881.
Duchesneau, A.....	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine, etc., division de Montréal..... Bureau de l'ingénieur surintendant, Montréal.....	Juillet 1872-81. Nov. 1881-88.
Duvernét, lieut.-col. Henry, des ingénieurs royaux.....	Rapport et estimations. Canal et écluse proposés à Sainte-Anne, rive nord de l'Ottawa, au lieu de l'ancienne écluse en bois entre l'Île Perrot et Vaudreuil, bâtie en 1816 par la Cie de transport à vapeur de Saint-André, pour les vaisseaux à vapeur de 20 chevaux.....	13 déc. 1831.
Eads, Jos. B., U. S....	Rapport. Améliorations projetées. Havre de Toronto..... Décédé 8 mars 1887.	14 mars 1882.
Fafard, Eugène.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, etc, P. Q....	1888.
Fafard, F. X.....	do do do P. Q.....	1881.
Faga, J. M....	do do do Ont.....	Sept. 1874-80.
Fanshaw, Col., I. R....	Commissaire. Canal Rideau.....	1828.
Farijana, F. C.....	Exploration. Canal des Cèdres projeté, rive nord du Saint-Laurent.....	1872-73.
	Havre des Maisons, îles de la Madeleine, golfe Saint-Laurent.....	1874-75.
	Havres, Ontario, etc..... Décédé mai 1885.	1875-81.
Fellowes, Charles L ...	Employé pendant l'exploration de partie de la route Dawson Corps des ingénieurs, explorations, etc., 2e agrandissement du canal Welland.....	1869. 1870-76.
	Assistant ingénieur, division nord, 2e agrandissement du canal Welland.....	1er juillet 1876 au 30 mai 1882.
Fleming, —.....	Recommande le dragage de la rivière Richelieu, au lieu de barrage et d'écluse à Saint-Ours..... Dragage de la rivière Richelieu commencé.....	829. 1830-31.
Forsyth, Robert.....	Ing. consultant, canaux Williamsburg et Cornwall..... Ingénieur surintendant, havre de Montréal et amélioration du chenal des vaisseaux, fleuve Saint-Laurent, de Montréal à Québec.....	1834. 1855 à 1864.
Foulis, Robert.....	Rapport sur la rivière Saint-Jean, de Frédéricton au Grand Saut, N.-B.....	31 août 1826.
French, J. Barnard....	Corps des ing. C. Welland, div. nord, 2e agrandissement.....	1876
Frome, Lt. E. G., I. R.	Description du canal Rideau et du pont des Chaudières.....	28 fév. 1837.
Gamble, F. C.....	Asst. ing. Travaux publics, Colombie-Britannique..... do en charge des travaux publics, Colombie-Britannique.....	1er mai 1881-86. 1er janv. 1886-88.
	Ingénieur résidant et agent du ministère des travaux publics, Colombie-Britannique.....	1er jan. 1888-89.
Gamble, S.....	Rapport du canal projeté de Caughnawaga, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.....	1855-56.
Garon, L.....	Assistant ingénieur. Travaux publics, havres, Ontario.....	1880-81.
Gaudet, J. F.....	Corps des ingénieurs. Exploration de la route Dawson, entre la Baie-du-Tonnerre, lac Supérieur et le Fort Garry, 451 milles.....	1857-59.
Gauvreau, Pierre.....	Corps des ingénieurs et architecte. Travaux publics P. Q..... Ensuite au service du gouvernement provincial de Québec jusqu'à son décès le 16 mai 1884, à l'âge de 71 ans.	1850-67.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux,	Date de service.
Geddes, —	Ing. consult. avec capit. Cole, I.R. et Fleming. Canaux Williamsburgh et Cornwall.....	1834.
Gisborne, F. N., Ing. Méc. et électrographe, M. S. R. O., etc., etc	Surintendant, télégraphes du gouvernement, Nouvelle-Ecosse..... Câble de l'Île du Prince-Edouard posé par lui.....	1848-51. 1852.
	Surintendant des télégraphes et signaux du Canada..... Pose des câbles du golfe Saint-Laurent et de la Baie de Fundy.....	1er mai 1879-88 1880.
Gouin, W. F.	Pose des câbles de la Colombie-Britannique..... Corps des ingénieurs, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.....	1881-84. 1884-88.
Gourlay, Robert.....	Ses projets au sujet des canaux projetés de Welland et Cornwall et des améliorations du Saint-Laurent..... "Statistiques du Canada" avec carte publiée à Londres, Angleterre.....	1819. 1822.
Gray, Henry A.	Asst. ing. Chemin de fer Intercolonial..... do Département des travaux publics, Canada..... Ing. en charge. Havres, etc., Ontario-Ouest..... Asst. ing. en chef des travaux publics à Ottawa..... Ingénieur surintendant et résidant des travaux publics des Provinces Maritimes.....	1867-74. 1873 à 1880. 1881 à 1886. 1886 à 1888.
Greene, D. M.—U.S.	Rapp. sur la sciure de bois dans les rivières navigables....	Août 1888-89.
Greenwood, H.	Corps des ing. Nouveaux canaux de la rivière Trent.....	10 mars 1871.
Gronin, A. L.	Corps des ingénieurs. Travaux publics. Explorations des havres sur la rive nord du Saint-Laurent.....	1883 à 1887.
Guerin, Thomas.....	Corps des ing. quartiers généraux, travaux publics..... Antérieurement professeur de génie civil à l'Université McGill, Montréal.	1883. 1er sept. 1864-69.
	Assistant de G. F. Baillairgé, exploration du canal de la Baie Verte.....	1870 à 1873.
	Explorations hydrauliques, Montréal, Ottawa, chutes des Chaudières de l'Ottawa, Manitoba, etc..... Décédé subitement dans son bureau à Ottawa le 7 mai 1887.	1873-87.
Gzowski, Lt.-col. C. S.	Ingénieur, surintendant, chemins, havres, etc., Ontario-Ouest..... Ingénieur des travaux du havre de Montréal..... Ingénieur consultant, amélioration du chenal des vaisseaux entre Montréal et Québec.....	1842 à 1848. 1850 à 1853.
	Commission des canaux, agrandissement projeté, etc.....	1850 à 1853. 16 nov. 1870 au 1871.
	Pont International à travers le Niagara.....	1871 à 1872.
	Rapport sur l'agrandissement proposé du canal Welland....	14 fév., 1873.
	Rapport sur le projet du canal de la Baie Verte.....	18 do 1873.
Hale, W. D.	Devis pour le prolongement des jetées de Port Stanley, lac Érié.....	2 nov. 1849.
Hall, Francis Benj.	Route du canal Welland avec MM. Clowes et Roberts.....	1824.
	Canal Shubéacadie. Commencé en 1827. Terminé en 1862.....	1825.
	Surintendant const. canal de la baie de Burlington.....	1825 à 1832.
	Rapport du canal projeté de la Baie Verte.....	1825.
	Routes, Ontario.....	July, 1845.
	Canal Welland commencé 30 novembre 1824 ; ouvert 30 novembre 1829 pour les vaisseaux de 7½ pieds d'eau et de 21½ pieds de largeur. Ecluses en bois de 110 X 22 pieds.	
Hamel, Félix M.	Corps des ing., travaux publics, havres, etc.....	1er mars 1867 au 1er sept. 1863.
	do Chemin de fer Intercolonial jusqu'au.....	1er sept. 1870.
	do Travaux publics, Ottawa, do.....	10 juin 1871.
	do Ch. de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au.....	Janvier 1874.
	do Canal Outbute, rivière Ottawa, jusqu'au.....	Août 1874.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Hamel, Félix M	Assistant ingénieur, écluse, etc., rivière aux Lièvres, district d'Ottawa, jusqu'à	1887-88.
Harrington, Thos. W... ..	Corps des ingénieurs, canaux du Saint-Laurent et de l'Ottawa..... Assistant ingénieur. Canaux Lachine, Chambly, Culbute. Assistant ingénieur surintendant. Canaux, province de Québec..... Décédé 26 octobre 1887.	19 juillet 1870. 1er octobre 1870. 1er mai 1875-87.
Harris, major.—I R.....	Canal Rideau, Rapport et estimation conjointement avec col. J. C. Smith et sir G. Hoste..... Ecluses proposées 108 × 20 × 5 pieds d'eau sur les buses... (Construites ensuite 133 × 33 × 5 pieds d'eau sur les buses.) Travaux commencés en 1825, terminés le 29 mai 1832, sous le col. By, ing. royaux.	1825.
Haycock, Sam. H.	Corps des ing., agrandissement du canal des Galops	Août 1879.
Heckman, J. W.	do travaux publics, améliorations des rivières.....	1886.
Hegan, J. B.	Assistant ingénieur, chemin de fer Intercolonial..... do travaux publics, Provinces Maritimes.	1869 à 1873. 1873 à 1880. 1882 à sept. 1883.
	Ingénieur en charge, do do	Sept. 1883 à juillet 1888.
Henry, George W. ...	Agrandissement du canal Lachine, division de Lachine.... Quitta le service juill. 1885 pour ch. de fer C. du P.	Juillet 1880-85.
Henshaw, George H....	Ingénieur résidant. Nouvelle écluse et chenal de Sainte-Anne de Bellevue, rive nord de l'Ottawa	Octobre 1873-83.
	Essai sur les inondations du Saint-Laurent	1884.
	Mémoire sur le frazil, sa nature, et les moyens d'empêcher sa formation, lu devant la Soc. des ing. civils du Canada...	1887.
Heyland, A. R.	Corps des ingénieurs. Trav. publiques, Colombie-Britannique	1er octobre 1885 au 19 nov. 1888.
Hill, A. E.	Cops des ingénieurs. Trav. publiques, Colombie-Britannique	1er oct. 1887-88.
Hopkins, W. R.	Ingénieur résidant. Canal Chambly..... Canal commencé. Ecluses 118 à 125 × 23½ × 7 pieds d'eau sur les buses.	Octobre 1831.
	Canal Chambly ouvert à la navigation	17 nov. 1843.
	Ecluse et barrage proposés de Saint-Ours.....	1835.
Hoste, lieut.-col. sir Geo., I. R.	Canal Rideau. Rapp. et estimat. Ecluses devaient avoir 108 × 20 × 5 pieds d'eau sur les buses. (Changées à 133 × 33 × 5 pieds d'eau sur les buses.)	1825.
	Trav. commencés en 1826 et complétés 29 mai 1832, sous le col. By, des ingénieurs royaux.	
Hounslow, T. ; F. W., R. E. D.	Description de la méthode pour lever les bâties au moyen des vis, en Canada et aux Etats-Unis	18 sept. 1841.
James, C.	Canal Welland, division sud, 2e agrandissement.....	1875.
Jarvis, J. B.	Rapport du canal projeté de Caughnawaga, fleuve Saint-Laurent au lac Champlain ou de Caughnawaga à Saint-Jean; recommandant sa construction telle que proposée par J. B. Mills, 19 février 1848.....	13 fév. 1855.
Jebb, capit., I. R.....	Routes proposées du canal Rideau entre Ottawa et Kingston	1815 à 1817.
Joslin, H. K.....	Ingénieur résidant, 2e agrandissement du canal Lachine, division de Montréal	Juillet 1872-82.
	Quitta le service le 1er mai 1882. Décédé nov. 1887.	
Keefer, George.	Ingénieur résidant, première construction de la division d'aval du canal Cornwall	1834-43.
	Ingénieur résidant en charge du canal Chambly, son achèvement et ses améliorations	1844-47.
Keefer, Samuel.	Ingénieur en chef, travaux publics, Ontario et Québec..... Ing. surintendant en chef. Chemin de fer du Grand Tronc. Inspecteur des chemins de fer..... Asst. commiss. du département des travaux publics..... Commission des canaux.....	17 août 1841-52. 1853 à 1859. 1857-64. 6 mai 1859-64. 16 nov. 1870-71.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada.—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
	Rapport sur l'agrandissement du canal Welland	14 fév. 1873.
	do sur la route proposée du canal de la Baie Verte, etc.	18 fév. 1873.
	Président de la Société des ingénieurs civils du Canada	1888.
Keefe, Thomas O.....	Assistant ingénieur sur le canal Welland	1842-45.
	Glissoires et estacades de la rivière Ottawa	1846 à 1849.
	Améliorations du fleuve Saint-Laurent	1849 à 1851.
	Exploration et projet de construction du pont Victoria	1851-52.
	Ing. consultant, chenal des vais. et havre de Montréal	1853 à 1855.
	Aqueduc d'Hamilton	1857-59.
	Rapport du projet du canal de la Baie Georgienne.....	1863.
	Chef du comité exécutif du Canada, exposition de Paris.....	1878.
	Aqueduc de Montréal, etc	1878 à 1887.
	1er président de la société des ingénieurs civils du Canada.	24 juin 1887.
	Président de la société américaine des ingénieurs civils des Etats-Unis.....	1888.
	Commission des inondations de Montréal.....	1886-88.
Keely, D. H.....	Assistant surintendant des télégraphes du gouvernement du Canada	1er mars 1892-88.
Keller, capit. L.	Corps des ingénieurs, travaux publics, exploration hydrographique, Pointe aux Trembles au cap Charles, fleuve Saint-Laurent.....	1882-84.
Kelly, Athol D.	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Welland, division nord	1875.
Kennedy, John	Ing. en chef. Havre de Montréal et dragage du Saint-Laurent de Montréal à Québec.....	20 avril 1875-89.
	Vice-président de la soc. des ingénieurs civils du Canada...	24 juin 1887.
	Commission des inondations de Montréal	1886-88.
Kierkowski.....	Corps des ingénieurs. Canal Beauharnois	1842 à 1845.
	Décédé vers 1871.	
Killaly, hon. H. H.....	Exploration avec N. H. Baird pour le 1er agrandissement du canal Welland.....	1837.
	Président du bureau des travaux, Ontario et Québec.....	20 déc. 1841.
	Devis des travaux du havre de Windsor, lac Ontario	1er mai 1843.
	Assistant commissaire des travaux publics; havre de Windsor, lac Ontario	15 fév. 1851.
	Rapports particuliers, Saut Sainte-Marie, havre de Goderich, jetées en bas de Québec, lac Saint-Pierre, phare de la Pointe Pelée, etc	1846 à 1862.
	Décédé 28 mars 1872, âgé de 72 ans.	
Killaly, H. H., jun....	Ingénieur résident, division d'amont, canal Lachine, 2e agrandissement.....	fév. 1876-85.
	Agrandissement du canal Cornwall, moitié supérieure....	1er juillet 1885-88.
	do du canal Rapide Plat, etc	Déc. 1884-88.
King, Chester Henry Waters.....	Corps des ingénieurs, division sud, agrandissement du canal Welland.....	Fév., 1883.
King, William	Assistant ingénieur mécanicien, Ottawa, etc.	
	Édifices publics et dragueurs	26 déc. 1878-83.
Kingsford, William ...	Corps des ingénieurs. Arpentage du canal Lachine.....	1847.
	Service particulier jusqu'à	juin 1873.
	Ingénieur en charge des travaux des havres d'Ontario.....	juin 1873 à 1880.
	Transféré au département des chemins de fer et canaux.....	1880.
Lafleur, Eugène D	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa	27 sept. 1881.
	Assistant ingénieur. Relevé hydrographique du Saint-Laurent.....	Juillet 1883 à 1884.
	Havres, Ontario, Québec et Nouveau-Brunswick.	1884-88.
Langevin, H. Laforce.	Bassin de la Princesse Louise, Québec, et bassin de radoub, Lévis	1884-88.
Languedoc, G. de G ...	Agrandissement du canal Grenville.....	Mai 1879 à 1887.
Lantier, E	Corps des ingénieurs. Pendant le tracé du canal projeté des Cèdres	1872-73.
Larue, Adolphe	Carte hydrographique du lac Saint-Louis	1836.
Lefebvre, Jean	Corps des ingénieurs. Chemin Métapédiac, division sud, assistant de G. F. Baillargé	1857 à 1867.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service.
Legge, Charles.....	Corps des ing., quartiers généraux, Montréal, aussi déversoirs, etc., canaux en bas de Prescott..... Ensuite au service des ch. de fer, etc. Décédé.....	1846 à 1854.
Lepage, J. B.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, exploration des havres et améliorations des rivières..... Antérieurement chargé des routes de colonisation depuis 1857. Province de Québec.	18°0-88.
Lepage, Samuel.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, exploration des havres en bas de Québec.....	1883.
Leprohon, C. de B....	Corps des ingénieurs, canal Lachine, division sud, agrandissement..... Quitta le service, juillet 1885, pour entrer à celui de la corporation de Montréal.....	Oct. 1875-85.
Leslie, William Lewis.	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division sud.....	Oct. 1872.
Lewis, Col., I. R.....	Commissaire du canal Rideau.....	Printemps de 1828.
Light Alex. L.....	Assistant ingénieur, route de l'ouest, Ontario, sous le lieutenant. C. S. Gzowski.....	1842 à 1848.
Lightfoot, F. C.....	Corps des ing. Exploration des havres et rivières..... Au bureau de l'ingénieur en chef.....	Juillet 1874-79. 1879-88.
Lindsay, John.....	Ingénieur. Explorat. sources de la rivière Ottawa..... Décédé 28 sept. 1880, à Mattawa.	15 juin 1880.
Lyons, James.....	Ingénieur surintendant. Améliorations des travaux sur la rivière Trent. Phares du Saint-Laurent, etc.....	1843-55.
Macdonald, J. Frobisher	Ingénieur surintendant. Canaux Lachine, Chambly, Saint-Ours, etc..... Jetées en bas de Québec..... Glissoires et estacades sur la rivière Saint-Maurice..... Chemin de Témiscouata, commencé 1856, ouvert 1861, terminé 1866. Décédé à Toronto automne de 1857.	1842-43. 1848-52. 1849. 1851-52. 1853.
Macdougall, Alan.....	Corps des ingénieurs, trav. publics, havres, etc., Ontario.....	Sept. 1873.
Maillefert.....	Ingénieur sous-marin. Examen des rapides du fleuve Saint-Laurent, entre le lac Ontario et le pied du lac Saint-Louis à Lachine.....	1854.
Maine, Charles.....	Corps des ingénieurs, havre des Trois-Rivières, glissoires, barrages et estacades du Saint-Maurice.....	1886-88. Juillet 1876
Marceau, Ernest.....	Agrandissement du canal Lachine Agrandissement du canal Grenville et de l'écluse Ste-Anne Assistant ingénieur. Canaux de la rivière Ottawa, etc.....	Août 1877-81. Nov. 1881-88.
McAlpine, hon. W. J., Etats-Unis.....	Rapport sur la sciure de bois dans la rivière Ottawa, etc.....	1er mars 1871.
McCarthy, Charles....	Rapport sur l'agrandissement proposé du canal Welland... Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa, etc..... Mis à la retraite 1er juillet 1834.	14 fév. 1873. 1857-84.
McCarthy, C. J.....	Corps des ing., travaux publics, routes, canaux, etc.....	Sept. 1872.
McCarthy, James M....	do do sous Thos. Guerin.....	1883-84.
McCarthy, William....	do do travaux sur les riv., etc..... Antérieurement au service des chemins de fer.	1884-86.
McCordock, W. J.....	Corps des ingénieurs, surintendant du dragage des Provinces Maritimes.....	1870-88.
McGreevy, Charles....	Corps des ing., travaux publics, exploration des havres.....	1881-83.
McGreevy, Robert.....	do do do.....	1881-86.
McKay, E. B.....	Assistant ingénieur sur la rivière Cowichan, Colombie-Britannique.....	1er sept. 1887 au 2 fév. 1888. 1872-81. 1881 à 1883.
McLaughlin, Geo. E....	Asst. ing., travaux publics, Provinces Maritimes..... Ing. en charge, do do..... Décédé 6 octobre 1883.	1881 à 1883.
McNab, Alexander....	Ingénieur en charge. Construction du canal Saint-Pierre par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse..... Transféré au département des travaux publics.....	Juillet 1865-67. Juillet 1867-72.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
McNab, Alexander	Nommé ing. du chemin de fer Intercolonial, en opération.. Canal commencé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse 1854. Canal terminé 5 août 1869 par l'Etat.	Novembre 1872.
McNaughton, Chas. E.	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division nord	1875.
McTaggart, J., d'Angl.	Examen et rapport sur le canal Rideau	1827-28.
Melhuish, capit., I.R...	Description de la démolition du Bastion de la Glacière à Québec	1828.
	Ingénieur consultant. Canal Chambly	1831.
Merrill, Horace	Ing. surint. Glissoires et estacades, rivière Ottawa	20 janvier 1849, 22 juillet 1875.
	1er projet des glissoires du Saint-Maurice à Shawinigan et à Grand'Mère, avec G. F. Baillairgé	1852.
	Barrage de Carillon sur la rivière Ottawa	Juin 1879 à 1883.
	Décédé 22 mai 1883.	
Merritt, Thomas	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division nord	1875.
Michaud, C. E.	Assistant ingénieur de G. F. Baillairgé, explorations des chemins de Gaspé et de Sainte-Anne des Monts, rive nord du golfe Saint-Laurent	1861-62.
	Corps des ingénieurs, travaux publics, etc.	1er nov. 1864-70.
	Explor. du ch. de fer du Pacifique, Colombie-Britannique... ..	1871 à 1873.
	Ing. rés. Barrage et écluse, riv. Yamaska. Riv. St-François et Nicolet, dragage et amélioration	1877 à 1888.
	Ingénieur résidant. Travaux, havres, rive sud, Saint-Laurent	1888-89.
Michaud, Cléophas	Corps des ingénieurs, travaux publics, explor. des havres... ..	Juin 1873.
	do do do	1884-85, 1887-88.
Millett, Herbert Alfred	do Agrandissement du canal Welland, division sud	Août 1881.
Millidge, E. G.	Assistant ingénieur, travaux publics, Provinces Maritimes. Ing. rés., canal Saint-Pierre, Cap-Breton, etc.	1872 à 1888.
	Canal commencé par le gouvernement de la N.-E. en sept 1856, travaux arrêtés en 1866, repris en 1866, et terminés en 1869.	1875 à 1881.
Mills, J. B.	Canal projeté des Cèdres	1833.
	Canaux Cornwall, Williamsburgh et Beauharnois	1833-48.
	Canaux de Caughnawaga	1847-48.
	Décédé 29 juin 1871.	
Minnitte, R. C.	Canal de la Baie Verte, 1ère exploration pour un canal pour les vaisseaux tirant environ 4 pieds d'eau, alimenté par l'eau douce, à travers la vallée d' Au Lac jusqu'aux lacs Missiguash et de là à la rivière Tidnish	Octobre 1822.
Monro, Thomas	Exploration et construction du chemin de fer Grand Tronc de Montréal à Kingston; exploration du pont du Saint-Laurent à Montréal; exploration et plan de l'aqueduc à Montréal	1850 à 1857.
	Asst ing., aqueduc d'Hamilton; ing. rés. du chemin de fer d'Hamilton à Port Dover	1857 à 1859.
	Travaux publics, Ontario, etc.; havres de refuge, etc.	Février 1860-68.
	Inspecteur des chemins de fer	1863.
	Exploration du lac Shebandowan, route Dawson	1869.
	Explor. et localisat. Agrandissement du canal Welland... ..	1870-71.
	Ingénieur en charge du canal Welland	Juillet 1872 au 31 janvier 1873.
	Ingénieur résidant, agrandissement du canal Welland, division nord	1873-88.
	Invité au congrès international de navigation à Bruxelles.. Canal proposé de Toronto à la baie Georgienne; en charge de l'exploration du bief de partage	30 avril 1885.
	Ingénieur de l'aqueduc, cité Pit Hole, Pennsylvanie.	1865.
	Assistant ingénieur, localisation préliminaire et construction du chemin de fer Intercolonial	1868-70.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Mooney, William.....	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division de Montréal Asst. ing., écluse et barrage, etc., à Yamaska..... Décédé 2 janvier 1885.	1873. 1880-84.
Mothersill, G. A.	Sous l'ing. en chef. Quartiers généraux, Ottawa.....	Mai 1873-88.
Murdoch, William.....	Brise-lames. Collingwood, lac Huron..... Ingénieur résidant. Travaux publics. Ontario Havres du Port-Arthur et rivière Kaministiquia, etc..... Antérieurement employé, surtout sur le Pacifique Canadien, sur les ch. de fer de Picton et Trenton, de Manitoba et du Sud-Ouest, sur les ch. de fer Nord-Ouest, Central et de la Baie d'Hudson, comme ingénieur résidant, de district ou ingénieur en chef.....	1871. 15 oct. 1884-88.
Nagle, Gerald J.....	1er surint., glissoires et estacades, rivière Ottawa..... Devis, glissoires et estacades, rivière Ottawa.....	1871 à 1884. 1843 à 1846. 28 juin 1843.
Nelson, J. M.....	Inondation de Montréal. Assistant ingénieur du havre.....	1884.
Nichols, col. Commandant des I. R.....	Route du canal Rideau exploré sous ses ordres par le capit. Jebb, Ingénieurs Royaux.....	1815.
Nish, A. G.....	Ing. en chef, trav. du havre de Montréal et du chenal des vaiss. du fleuve St-Laurent entre Montréal et Québec... Puis entrepreneur du bassin de carénage à Esquimalt, C.-B., etc., jusqu'à 1887..... Décédé 31 janvier 1888.	1864 à 1875. 24 fév. 1880-87.
Norman, Thomas E. ...	Canal des Chats, rive nord de l'Ottawa..... Rapport sur les îles et les pouvoirs d'eau aux rapides des Chats, rivière Ottawa.....	1853.
Normand, J. B.....	Glissoires, estacades, piles et barrage, rivière St-Maurice... Nommé commissaire pour faire rapport sur les causes des inondations entre Montréal et Québec..... Rapport sur les causes des inondations..... Surintendant <i>ad interim</i> des glissoires et estacades, rivière Saint-Maurice.....	1er mars 1858. 1853-88. 4 oct. 1873. 21 fév. 1874. 1875-76.
Odlum, Ed. John.....	Assistant ingénieur, agrandissement du canal Welland, Division sud.....	Nov. 1872-88.
Oldfield, Heut.-col. J., commandant I.R.....	Rapp. sur tentatives de pétardement des portes de Québec..	11 et 13 juillet 1840
Ostell, John.....	Architecte, arpenteur et ingénieur.....	1847-48.
Page, John, sen.....	Ingénieur résidant, canal Welland..... Assistant ingénieur en chef, canal Welland..... Ing. rés. Canaux de Jonction et Williamsburgh..... Ing. surint. Canaux en bas de Kingston..... Ingénieur en chef, travaux publics, Ontario et Québec..... Député commissaire, do do..... Ingénieur en chef, do Canada.....	1842. Sept. 1842. 1850-51. 1852-53. 5 nov. 1853. 8 mars 1864. 15 mars 1864.
	Relevé et tracé commencé pour l'agrandissement du canal Welland.....	1870.
	Rapport sur l'agrand. des canaux. Lac Érié à Montréal...	1872 à 1877.
	Rapport du canal projeté de la Baie Verte.....	10 déc. 1873.
	Rapport spécial et général. Canaux du Saint-Laurent.....	16 fév. 1880.
	Ingénieur en chef. Canaux du Canada.....	1879-88.
Page, John, jun.....	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine. Assistant ingénieur. Canal Cornwall..... Décédé 14 avril 1885.	Avril 1876-79. 1880-85.
Papineau, L. G.	Corps des ing., travaux publics, Montréal, etc..... do do canal Chambly, etc..... do Relèvement hydrographique de la rivière Richelieu.....	1878-80. 1881-83. 1884-88.
Painchaud, Antoine....	Ing. rés. Construct. chemin de Gaspé et du St-Laurent...	1858-67.
Parent, E. H.....	Président de la corporation des arpenteurs de la prov. de Q. Bureau du cadastre seigneurial..... Aux quartiers généraux et aux arpentages, etc..... Ingénieur résidant. Canal Grenville..... Ingénieur surintendant. Canaux Carillon, Grenville et Culbute.....	1888, 1861-64. 15 sept. 1864-71. Juillet 1872-78. 4 fév. 1879.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Pariseau, L. S.....	Ingénieur surintendant, canaux Lachine, Beauharnois et Chambly, écluse et barrage de Saint-Ours, etc..... Corps des ing., agrandissement du canal Grenville do Relèvement hydrographique de la rivière Richelieu	12 mai 1880-88. 1878 à juillet 1884.
Pearse, B. W.....	Ing. résidant, travaux publics, Colombie-Britannique	1885-88.
Perley, George E.....	Corps des ingénieurs à Ottawa	Juillet 1871 à 1881.
Perley, H. F.....	Bassin de carénage de Kingston..... Corps des ingénieurs du gouv. du Nouveau-Brunswick.....	2 juin 1884-88. Juin 1888.
	do do	Fév. 1848 à juin 1852.
	do de la Nouvelle-Ecosse.....	Août 1856 à déc. 1860.
	Ingénieur en charge des chemins de fer du gouvernement du Nouveau-Brunswick.....	Mai 1863 à août 1865.
	Ingénieur en charge du canal Saint-Pierre, Cap-Breton	Mai 1870 à mai 1872.
	Ingénieur surintendant, travaux publics, Provinces Maritimes, gouvernement fédéral.	31 janv. 1880-88.
	Ingénieur en chef des travaux publics du Canada	1er mai 1872.
	Ing. en chef, travaux havre de Québec et bassin de Lévis.....	25 nov. 1880.
	do chenal des navires de Montréal à Québec	Sept. 1883-88.
	Vice-président de la société des ing. civils du Canada	31 déc. 1888.
	Commission des inondations de Montréal.....	24 juin 1887.
Perry, capit., Geo. H..	Canal des Chats. Relèvement de la rivière Ottawa et de la rivière des Français.....	1886-88.
	Ingénieur résidant, canal Culbute, haut de l'Ottawa	1853-58.
	Décédé en 1888.	Sept. 1873-87.
Phillipotts, lieut.-col., I. R.....	Ing. en charge, construction du canal Cornwall.....	1836.
	Rapport sur la navigation intérieure du Canada.....	31 déc. 1839 au 3 août 1840.
	Rapport sur l'agrandissement projeté du canal Welland....	1841.
Pilkington, Woodford.	Ingénieur résidant. Nouveaux bassins de Québec et bassin de radoub de Lévis.....	1876 à 1883.
Piper, capit., I. R.....	Commissaire des travaux du havre de Montréal.	1830-32.
Pound, Nicholas.....	Corps des ing., travaux publics, exploration des havres	1888.
Power, S.	Corps des ingénieurs. Canal Welland.....	1842-45.
	Devis pour construction portes d'écluses, canal Welland....	Oct. 1843.
Raaslof, col. de, ingénieur russe.....	Ingénieur sous-marin. Examen des rapides du Saint-Laurent entre le lac Ontario et le pied du lac Saint-Louis à Lachine, avec Maillefert	1854.
Randall, —.....	Rapport. Canal Welland, en voie de construction	31 mai 1830.
Raney, G. W.....	Ingénieur surintendant. Canaux, glissoires, estacades et barrages, rivière Trent, entre Trenton, lac Ontario et le lac Scugog, inclusivement.....	4 mai 1855 à juillet 1873.
Rheaume, L. N.....	Corps des ing. 2e agrandissement du canal Lachine	1er nov. 1877-84.
	Agrandissement du canal du Rapide Plat.....	Déc. 1884.
	do do Cornwall	1er juillet 1885-88.
Richard, J. F.....	Exploration des havres, province de Québec	1881-88.
Rigney, James.....	Corps des ing., chemins, Cantons de l'Est, P. Q.....	1842.
	Asst. ing., travaux, rivière Trent, à Bobcaygeon, etc.....	1843-49.
	Décédé en Californie, 6 août 1863.	
Ritchie, Thomas.....	Corps des ingénieurs, Provinces Maritimes	1888.
Roberts, U.S. d'Angl..	Examen de la route du canal Welland projeté avec MM. Hall et Clowes, ingénieurs anglais	1824.
	Canal commencé 30 novembre 1824.	
	do ouvert 30 novembre 1829.	
	Ecluses en bois 110 × 22 × 7½ p. d'eau sur les buses.	
Robertson, G. E.....	Corps des ingénieurs, 2e agrandissement du canal Lachine, division inférieure ou de Montréal.....	Août 1873-85.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Robinson, Arthur G....	Agrandissement du canal Cornwall, moitié supérieure	Juillet 1885-88.
Rogers, R. B.....	Assistant ingénieur. Canaux Lachine et Chambly	1843-48.
	Asst. ing. Glissoires, estacades et canaux, riv. Trent.....	1878 à 1881.
	do Division Midland, ch. de fer du Grand Tronc.....	1881 à 1882.
	do Exploration du canal de la Vallée de la Trent.....	1882 à 1883.
	Ingénieur surintendant, glissoires, estacades et écluses de la rivière Trent.....	1er juillet 1884-88.
Rosa Joseph	Corps des ingénieurs. Chemins, ponts, jetées, havres et améliorations des rivières, etc., province de Québec.....	29 mai 1856-88.
Rosamond, Joseph A...	Rapport, rivière Saint-François, moulins de Pierreville.....	13 juillet 1875.
	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine.....	Juin 1876-82.
	Ingénieur résidant. Canal Murray, lac Ontario.....	Juin 1882 à 1889.
Ross, John LeBreton...	Corps des ingénieurs. Travaux publics, Ontario et Québec.	Décembre 1856-76.
	Décédé mai 1876.	
Rowan, James H.....	Corps des ing. Travaux publics, ch. de fer et canaux.	Mai 1860-72.
	Puis ingénieur de district, chemin de fer Canadien du Pacifique, Manitoba.	
Roy, Charles F.....	Havres. Province de Québec et Provinces Maritimes.....	1879-80.
	Chenal des navires entre Saint-Roch et l'Île-aux-Coudres.	1881.
	Elu membre des Communes pour le comté de Kamouraska en 1877-78.	
	Décédé 13 avril 1882.	
Roy, George P.....	Corps des ing. Travaux publics, havres, prov. de Québec....	1881-82, 1884.
Roy, Joseph R.....	do do exploration des rivières	
	et havres de la province de Québec.....	1883-84.
Royaux, ingénieurs, gov. impérial.....	Agrandiss. des canaux des Cascades, du Rocher-Fendu, du Vieux Fort; écluses, 12 p. largeur, profondeur 3½ p.	1817.
	Canaux de l'artillerie, à Carillon, Chute à Blondeau et Grenville, rive nord de l'Ottawa. Ecluses 108 X 20 et 130½ X 33½; 6 pieds d'eau sur les buses. Plans et devis.	1819.
	Achevés.....	1833.
Rubidge, F. P.	Assistant ingénieur en chef, et architecte du Canada avant et après la Confédération.....	15 déc. 1841 à juill. 1871.
	Rapport sur les débarcadères proposés en bas de Québec ...	15 nov. 1846.
	En charge. Explorations et enquêtes, etc., lac St-Pierre...	1847.
	Rapport. Ecluse, barrage et drag riv. l'Assomption.....	27 déc. 1848.
	do Ponts, etc, province de Québec, etc.....	29 nov. 1848.
	do Edifices et autres travaux.....	1846 à 1871.
	Mis à la retraite	Juillet 1871.
Rubidge, Thomas S....	Corps des ingénieurs, construction, canal Williamsburgh..	1844.
	Ingénieur surintendant. Appréf. ap. des Galops; ouvrage commencé en 1876 et terminé en 1882.....	1875 à 1882.
	Ing. surint. Canal Murray, entre la baie de Quinté et la baie Presqu'Île, rive nord, lac Ontario	1881 à 1886.
	Ingénieur surintendant. Canaux Burleigh, Buckhorn, Chutes Fénélon, etc., rivière Trent; travaux commencés 1882, terminés 1888.....	1881 à 1889.
	Ingénieur surintendant, agrandissement, etc., canaux Williamsburgh	1880.
	Ingénieur surint., agrandissement, etc., canal Cornwall... Travaux commencés en 1876 sur la moitié inférieure à partir de Cornwall en montant	1876-1888.
Russell, Lindsay A.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, exploration de la route Dawson, Fort William sur la rivière Kaministiquia près de la Baie du Tonnerre, lac Supérieur au Fort Garry, (Winnipeg) Manitoba	1857-1859.
Russell, William.....	Ingénieur surintendant, ponts et chaussées, rive nord, Baie des Chalouers, entre la Pointe de la Croix et le bassin de Gaspé	1841-1847.
	Pont de Rimouski, etc.....	1849.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Scott, David.....	Assistant-ingénieur, glissoires et estacades, rivière Ottawa.	1er oct. 1854-89.
Scott, W. L.....	Assistant-ingénieur, commissaires du havre de Montréal....	19 mai 1875.
Secord, William F.....	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division sud.....	Oct. 1872.
Shanly, Frank.....	Autrefois ingénieur de la ville de Toronto. Nommé ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.....	23 juin 1880.
	Décédé le 13 septembre 1882.	
Shanly, Robert.....	Assistant-ingénieur, canalisation projetée de la rivière Ottawa jusqu'au lac Huron.....	1857-58.
Shanly, Walter.....	Ingénieur-surintendant, construction du canal Beauharnois. Ingénieur en charge, canalisation projetée de la rivière Ottawa, entre Montréal et le lac Huron.....	1842-48. 1857-58.
	Inspecteur de chemins de fer, et ingénieur de divers travaux. Elu député aux Communes, 1863-72, juillet, 1885-89.	29 oct. 1864-88.
Shaw, W. M.....	Devis, etc., chemins d'Hamilton à Port-Dover, de London à Brantford, de Brantford à Woodstock.....	1842-44.
Simmons, Lieut. J. A., Ingénieurs Royaux...	Rapport d'une tentative faite à Québec le 13 juillet 1840, de faire sauter par la poudre, une porte de barrière....	17 juillet 1840.
Sims, A. H.....	Rapport sur les chemins, etc., district de Gaspé.....	1847-48.
Simpson, Frank.....	Corps des ingénieurs, canal Welland, division nord.....	1876.
Sippell, John G.....	Ingénieur-surintendant, canaux, province de Québec Ingénieur-surintendant, agrandissement du canal Lachine et des canaux de l'Ottawa.....	Juillet, 1853 à 1877. 1870 à 1879.
	Décédé le 26 septembre 1879.	
Sirois, Joseph Eustache	Corps des ingénieurs, explorations pour havres en bas de Québec et redressement du chenal des navires entre Québec et l'Île-aux-Coudres.....	1881-88.
Slater, James Dyson...	Corps des ingénieurs, canal Welland.....	1842-46.
	Ingénieur-surintendant, canal Rideau, etc.....	10 juin 1850, au 1er oct. 1872.
	Résigné le 12 septembre 1872. Décédé le 26 octobre 1876.	
Smith, D. C.....	Surintendant des phares, Ont., etc.....	21 juin 1855.
Smith, Colonel J. C., Ingénieurs Royaux...	Rapport et estimation des travaux proposés du canal Rideau conjointement avec le lieutenant-col. sir G. Hoste et le major Harris, I. R., recommandant des écluses de 108 par 20 pieds et un profondier d'eau de 5 pieds.....	1825.
Snow, W. B.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa.....	1er août, 1880-88.
	Exploration des havres, Ontario, Québec et Prov. Maritimes. Autrefois employé surtout sur les chemins de fer et autres travaux importants en Angleterre où il était l'agent de l'évêque de Durham; ultérieurement employé en Afrique.....	1882 à 1887. 1837 à 1876.
	Divers travaux en Canada.....	1876 à 1880.
Soare, W. F.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, Ontario.....	1885.
Spence, J. B.....	Corps des ingénieurs, chemins de fer et canaux, Ottawa, etc.	Oct. 1876-88.
Starke, David.....	Secrétaire de la commission d'enquête, édifices du parlement, Ottawa.....	1862-63.
	Rapport sur l'exploration supplém., canal de la Baie Verte	27 déc. 1872.
	Ingénieur-surintendant, canaux, rivière Ottawa.....	1er mai 1880-88.
	do do nouveaux canaux, rivière Trent, achèvement.....	Avril 1887-88.
St. George, Percival W.	Commission sur les inondations de Montréal.....	1886-88.
Saint-Laurent, Arthur, Steckel, Louis Joseph, René.....	Ingénieur et arpenteur, corporation de Montréal.....	1888 et antérieure-
	Corps des ingén., travaux publics, explor. des havres, P.Q.	1885-88. [ment.
	Assistant-ingénieur de G. F. Baillargé, tracé de la rive sud du Saint-Laurent pour chemin du golfe, entre Ste-Anne-des-Monts et le cap Rosier, et le bassin de Gaspé.....	Janvier 1861-62.
	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ontario et Québec. Exploration et forages, bassins de la princesse Louise, Qué.	Avril 1863-74. 1875-76.
	Corps des ingénieurs, officier en chef, Canada.....	1er juillet 1880.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
	Exploration hydrographique et nivellement géodésique du Saint-Laurent et du Richelieu	Juillet 1881-88.
	Exploration hydrographique. Pointe aux Trembles et Cap à la Roche, fleuve Saint-Laurent	1881, 82, 83.
Stevenson, Alexander.	Exploration avec André Trudeau pour le canal projeté entre les lacs Saint-François et Saint-Louis	1830-31.
	Rapport du canal projeté de Beauharnois par A. Stevenson et N. H. Baird	1835.
	Adopté sur la recommandation de Samuel Keefer dans son rapport du 17 février 1842.	
Stewart, James.....	Corps des ing. Travaux publics à divers endroits	1843 à 1858.
	Carte de la débâcle des glaces à Montréal. Travaux de l'écluse Saint-Ours et du canal Beauharnois.	1843-44-45.
	Route proposée de la Malbaie à la Baie des Ha! Ha! Saguenay	1847.
	Explor. et plans, jetées proposées en bas de Québec.....	1846-47.
	Arpentage et nouv. trav. canaux Lachine et Beauharnois..	1847-54.
	Chemin de fer du Grand Tronc	1854-55-56.
	Assistant ingénieur, canalisation projetée de la rivière Ottawa jusqu'au lac Huron.....	1857-58.
	Premier rapport génér. Trav. pub. jusqu'à 1849.	
Stoker, George.....	Assistant ingénieur. Canal Welland	1864.
Sullivan, J. H.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics. Amélioration des rivières, etc	1880-87.
	Ingénieur résident, approfondissement du chenal, entre le lac Saint-François et la rivière Saint-Louis	1883-85.
	Amélioration de la rivière Assiniboine	1886.
Summerville, Peter ...	Asst. ing., trav. pub., explor. havre de Victoria et rivière Fraser, Colombie-Britannique	1er août 1883 au 6 juillet 1887.
Sutcliffe, John.....	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine... do do do Ste-Anne.	15 juillet 1872-81. Juillet 1881-86. Août 1883-86.
	Bassins de Saint-Gabriel, canal Lachine	
	Quitta le service, mai 1886.	
Swift, W. H. (de Boston, E.-U.)	Ing. consult. Canal Caughnawaga. Recommande la route proposée par J. B. Mills, 19 février 1848	6 juin 1855.
Symmes, H. R.....	Ingénieur surintendant, rivière Saint-Maurice, glissoires et estacades	24 fév. 1858 au 8 oct. 1875.
	Décédé le 8 octobre 1875.	
Taché, Joseph Charles	Corps des ingénieurs à Ottawa	29 janv. 1872.
	Dessinateur en chef	1er juillet 1883.
	Travaux, havres, etc., en bas de Québec, exploration et construction	1882 à 1888.
Tait, Charles Maitland	Employé sur l'exploration du canal Beauharnois.....	1842.
Tait, T. M.....	Ingénieur des travaux du havre de Montréal.....	1845 à 1848.
Telford, Thomas	Rapport du canal projeté de la Baie Verte entre la baie de Fundy et le golfe Saint-Laurent	1826.
Thom, G., brigadier général breveté, E.-U...	Rapport sur l'obstruction des rivières navigables par la sciure de bois	27 août 1872.
Thompson, David.....	Astronome et arp. Etablissement de la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis, pour l'Angleterae... Fleuve Saint-Laurent	1816 à 1827. 1817.
	Explor. du Lac des Bois	1825.
	do du lac Saint-François	1832-34.
	do Canalisation de la riv. Ottawa jusqu'au lac Huron.	1837.
	Explor. du chenal du lac St-Pierre et estimat. du dragage pour l'approfondissement du chenal des navires.	1841.
Thompson, E. W.....	Asst. ing. Nouvelles écluses et barrage, canal Orillon ...	Juillet 1872.
Thompson, H. B.....	Agrandissement du canal Lachine	Déc. 1872.
	Asst. ing. rés. Canal Culbute, rivière Ottawa.....	Sept. 1873.
Thompson, H. G	Rapport sur explor. et cartes indiquant les sondages du Saint-Laurent en amont du lac Saint-Louis.	Sept. et déc 1836-43

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
Thompson, W. G. Mc-Neill, inst. des ing. civ.	Ingénieur résidant. Division sud, agrandissement du canal Lachine	1872-88.
	Entra au service du gouvernement fédéral en avril 1864, comme ingénieur de division sur les explor. et la localisat. du ch. de fer Intercolonial; travailla dans la N.-E., le N.-B. et la province de Québec jusqu'au printemps de 1872.	
	En charge de l'exploration du lac Saint-Louis Adolphe Larue, arp. prov., releva le lac Saint-Louis en 1836.	Printemps, 1872.
Tibbett, Hiram.....	Description d'une route projetée pour le canal Welland....	1823.
Tomlinson, Joseph	Corps des ingénieurs, travaux publics, Canada.....	1er janvier 1870.
	Ingénieur surintendant des phares du Canada.....	5 mai 1871-80.
	Inspecteur des ponts de chemin de fer, etc.....	9 fév. 1880-88.
Townsend, T. B.....	Corps des ingénieurs, bureau de l'ingénieur en chef, travaux publics, Ottawa.....	Sept. 1872-80.
	Entrepreneur des portes d'écluses, agrand. canal Welland	17 juillet 1880.
Tremblay, A. J.....	Corps des ing. Exploration des havres en bas de Québec....	1888.
Trudeau, André.....	Exploration avec Alex. Stevenson au sujet des améliorations de la navigation entre les lacs Saint-François et Saint-Louis.....	1830-31.
Trudeau, Louis E.....	Corps des ingénieurs. Exploration des havres, etc..... do Canaux, etc, P. Q.....	Juillet 1875-80. 1880-88.
Trudeau, Toussaint....	Secrétaire des travaux publics, Ontario et Québec.....	13 déc. 1859-64.
	Ingénieur en chef des travaux publics, Ottawa.....	8 mars 1864.
	Asst. commiss. travaux publics, Ontario et Québec.....	15 do 1864.
	Député-ministre, travaux publics, Canada..... do chemins de fer et canaux, Canada.....	Mai 1868-79. 22 sept. 1879-88.
Trutch, hon. J. W., O. M. G.....	En charge des travaux publics, Colombie-Britannique..... Antérieurement lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique.	1881 à jan. 1888.
Tully, Kivas.....	Ingénieur, commissaires du havre de Toronto.....	1853-88.
	Canal proj. entre la baie Georgienne, lac Ont. et lac Huron.	1845-51.
Valiquette, U.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa.....	Mai 1880-88.
Vaughan, capitaine....	Surintendant du dragage du nouveau chenal direct dans le lac Saint-Pierre.....	1844-46.
	En charge du phare de Belle-Ile..... Décédé à Québec, le 9 décembre 1869.	1855-61.
Walton, D. S.....	Corps des ing., agrand. C. Lachine; écluse et barr. de St. Ours; canal Chambly; ponts et chauss., etc., de Hull à Grenville, de Bytown à l'Orignal, etc.....	1843-49.
Weller, J. L.....	Corps des ing. Nouveaux canaux de la Trent..... do Agrand. du canal Cornwall, moitié d'aval	Juillet 1882-88. Août 1888.
Wells, Alexander W....	Corps des ing Explor. route Dawson projetée entre le Fort William sur la Kaministiquia, Baie du Tonnerre, lac Supérieur et le Fort Garry ou Winnipeg, Manitoba....	1857 à 1859.
Wells, Arthur.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ontario et Québec, chemins, Cantons de l'Est; agrandissement du canal Lachine, etc.....	1846.
West, James.....	Devis pont sur le chenal occidental de la rivière Rideau, près de son embranchement.....	5 juillet 1845.
	Canal proposé de la baie Georgienne entre l'Ottawa et le lac Huron.....	23 fév. 1856.
Westmacott, lieut. S., des I.R.....	Rapport sur les causes des inondations à Montréal.....	29 juin 1841.
White, lieut. H. A., des I.R.....	Rapport sur une tentative de faire sauter par la poudre, les portes du <i>Sally Port</i> à Québec.....	11 juillet 1840.
Williams, J. B.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, amélioration de la rivière Saskatchewan, etc., territoires du Nord-Ouest.	1885-87.
Wise, Frederick Ashford Milbank.....	Corps des ingénieurs, exploration de la route du canal proposé du Saut-sainte-Marie, sous S. Keefer, ingénieur en chef, travaux publics, Canada.....	1852.

INGÉNIEURS employés sur les Travaux Publics du Canada—*Fin.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service.
	Corps des ingénieurs, T. P., explorations, havres, Ontario	1860-61.
	Ingén. surintendant, canal Rideau, Ottawa à la rivière Gananoque, près Kingston, Ontario.....	1st oct., 1872-88.
	Rapport explor. canal Tay, ancien canal ouvert en 1834, de la ville de Perth au canal Rideau.	
Wolfe, major Alex. Jos.	Ingénieur surintendant, chemin de Kempt, de St-Octave de Métis, près du St-Laurent à la Pointe de la Croix, Baie des Chaleurs.....	1830-32.
Wright, Benjamin.	Agrandissement projeté du canal Welland.....	1833.
	do des canaux Williamsburgh.....	1833.
Wright, G. B.	Ingénieur consultant, canal Cornwall.....	1833.
	Rapport, améliorations, riv. Fraser, Colombie-Britannique	1875-80.
Yule, cap. P., Ing. Roy.	Plans, canal et écluse proposés à Ste-Anne, rive sud de l'Ottawa, pour remplacer l'ancienne écluse en bois, bâtie en 1816, dans le chenal de Vaudreuil, entre l'île Perrot et Vaudreuil.....	1835.
	Nouv. écluse en pierre, rive nord de la riv., 190 x 45 p., 6 p. d'eau sur les buscs, bâtie en 1840-43.	
	Ecluse en pierre agrandie, 200 sur 40 p., 9 p. d'eau sur les buscs; nouveau chenal avec encaissement et terrassement de chaque côté, dans la rivière en aval de l'écluse, travaux commencés en 1873, terminés vers 1883.	

N. B.—Voir la remarque sur la page du titre de cette liste, relativement aux surintendants de canaux et aux ouvrages les plus importants au sujet desquels les ingénieurs ont fait des rapports.—G. F. B.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1^{ER} JUILLET 1887 AU 30 JUIN 1888,

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOMMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA
CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIME PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.



OTTAWA:

IMPRIMÉ POUR L'IMPRIMEUR DE LA REINE ET LE CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE.

A. SENÉCAL, SURINTENDANT DES IMPRESSIONS.

1889.

MATIERES DU RAPPORT.

CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ GÉNÉRAL.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :

	PAGE.
Distances—Ligne-mère	x
Convention et arbitrage.....	x

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT :

Longueur des lignes.....	xi
Situation financière.....	xii

INTERCOLONIAL :

Table des distances.....	xii
Dépenses imputables sur le compte du capital.....	xiii
do do do revenu.....	xiv
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice.....	xix
Tableaux comparatifs du trafic.....	xiv
Items généraux.....	xv
Embranchement de Windsor.....	xvi
Prolongement-Est.....	xvii
Division d'Oxford et New-Glasgow.....	xvii
Division du Cap-Breton.....	xviii
Embranchement de la ville de Pictou.....	xviii

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements.....	xviii
Dépenses portées au compte du capital et du revenu.....	xix
Recettes brutes et dépenses de l'exercice.....	xix
Tableaux comparatifs du trafic.....	xix
Embranchement de Carleton.....	xx

LIGNES SUBVENTIONNÉES :

Liste des lignes subventionnées en 1882.....	xx
do do 1883.....	xxi
do do 1884.....	xxix
do do 1885.....	xxvii
do do 1886.....	xxxii
do do 1887.....	xxxv
do do 1888.....	xl
SUBVENTIONS EN TERRES.....	xliii

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES.

Exposé général.....	xlii
Chemin de fer Albert du Sud.....	xlii
Chemin de fer Albert et Athabaska.....	lxxi
Chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest.....	xlviij
Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.....	xliix
Chemin de fer de la jonction de Beauharnois.....	l
Chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord.....	l
Chemin de fer de Brantford, Waterloo et lac Érié.....	li
Chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.....	l
Chemin de fer de Bouctouche et Moncton.....	l
Chemin de fer de l'Atlantique Canadien.....	li
Chemin de fer de Caraquette.....	lii
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	liii
Chemin de fer de Transport maritime de Chignecton.....	liii

	PAGE.
Chemin de fer de la vallée de Cornwallis	liv
Chemin de fer de Cumberland	liv
Compagnie dite " Dominion Lime "	liv
Chemin de fer du comté de Drummond	lv
Chemin de fer d'Éggn, Petitcodiac et Havelock	lv
Compagnie de pont de Frédériciton et Sainte-Marie	lv
Chemin de fer du Grand-Oriental	lvi
Chemin de fer du Grand-Nord	lvi
Chemin de fer du Grand-Nord-Ouest Central	lxxii
Chemin de fer de Jonction de Guelph	lviii
Chemin de fer d'Embranchement de Harvey	lviii
Chemin de fer d'Embranchement de Hereford	lviii
Chemin de fer International	lviii
Chemin de fer de Iroudale, Bancroft et Ottawa	lviii
Chemin de fer de Joggins	lviii
Chemin de fer du lac Érié, Essex et rivière Détroit	lviii
Chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue	lix
Chemin de fer de Leamington et Sainte-Jaïre	lix
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest	lxxii
Chemin de fer de Colonisation du Manitoba Sud-Ouest	lxxiii
Chemin de fer de Minudie	lx
Chemin de fer de Montréal et de la jonction de Champlain	lx
Chemin de fer de Montréal et lac Maskinongé	lx
Chemin de fer de Montréal et Sorel	lx
Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat	lxxv
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard	lxi
Chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec	lxi
Chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique—Gravenhurst à Callander	lxii
Chemin de fer <i>Northern and Western</i>	lxii
Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest	lxxv
Chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse	lxvii
Chemin de fer de l'Ontario et du Pacifique	lxiv
Chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau	lxv
Chemin de fer de Pontiac et de la Jonction du Pacifique	lxv
Chemin de fer Québec-Central	lxv
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean	lxvi
Compagnie de chemin de fer et de bateaux de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan	lxxv
Ligne Directe	lxvii
Chemin de fer de Norfolk-Sud	lxvii
Chemin de fer de Sainte-Catherine et Niagara-Central	lxvii
Chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup	lxviii
Chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay	lxviii
Chemin de fer de la vallée de Stewiacke à Lansdowne	lxviii
Chemin de fer de l'émoussonata	lxix
Chemin de fer de la vallée de la Tobique	lxix
Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce	lxix
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest	lxx
Chemin de fer du Pacifique de l'Ouest d'Ontario	lxxi
Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg à la Baie-d'Hudson	lxxvi
Chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	lxxvii
TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTUMBERLAND	lxxvii
TUNNEL DE LA RIVIÈRE SAINTE-CLAIRE	lxxviii
COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER	lxxviii

CANALX.

Liste des CANALX	lxxix
Revenu	lxxix
LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :	
Information générale	lxxix
CANAL DE LACHINE	lxxxii
CANAL DE BEAUHARNOIS	lxxxiii
CANAL DE CORNWALL	lxxxiii
CANALX DE WILLIAMSBURGH :	
Canal de la Pointe Farran	lxxxv
Canal du Rapide-Plat	lxxxv
Canal des Galops	lxxxv
do Rapide, améliorations du chenal	lxxxv
CANAL WELLAND :	
Ligne principale, du lac Ontario au lac Érié	lxxxvii
Bras de la rivière Welland	lxxxvii
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière	lxxxvii
Branche de Port-Maitland	lxxxvii

	PAGE.
MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON :	
Description générale	lxxxviii
Table des distances	lxxxviii
Ecluse Sainte-Anne	lxxxix
Canal Carillon	lxxxix
Canal Grenville	xc
HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :	
Ecluse et digue de la Culbute	xc
CANAL RIDEAU	xci
CANAL TAY :	
Travaux de construction	xcii
RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN ;	
Description générale	xcii
Ecluse et barrage de Saint-Ours	xciii
Canal Chambly	xciii
RIVIÈRE RICHELIEU, levée hydrographique	xciv
CANAL SAINT-PIERRE	xcv
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :	
Description	xcv
Etendues navigables et non navigables	xcvi
Nouveaux travaux	xcvii
CANAL MURRAY	xcviii
CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE	xcix
COMMISSION ROYALE, AFFERMAGE DES POUVOIRS HYDRAULIQUES SUR LE CANAL LACHINE	xcix
COMMISSION SUR LA NAVIGATION DE LA TRENT	c

CARTES

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
4. do do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Manitoba et Assiniboïa.

DIAGRAMME.

Canaux du Canada.

ANNEXES

	PAGE.
Etat de la dépense durant l'exercice.....	1
Dépense totale pour la construction et l'agrandissement.....	2
Etat des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer.....	6
Rapport sur le ch. de fer Canadien du Pacifique, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef	9
Division d'Oxford, New-Glaegow et Cap-Breton des chemins de fer de l'Etat.....	11
Rapport général sur les chemins de fer de l'Etat en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.....	16
Chemin de fer Intercolonial.....	16
Prolongement-Est.....	20
Embranchement du chemin de fer de Windsor.....	20
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.....	21

RAPPORTS DES SURINTENDANTS, ETC. :—

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	23
do T. William, premier comptable.....	29
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	39
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	45
Tableau des accidents.....	52

Chemin de fer de Prolongement-Est—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	64
do T. Williams, premier comptable et trésorier.....	66
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	72
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	71
Tableau des accidents.....	73

Chemin de fer d'Embranchement de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant.....	74
do R. B. Boggs, comptable.....	75
do P. S. Archibald, ingénieur.....	78

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—

Rapport par J. Unsworth, surintendant.....	80
do W. T. Huggan, comptable.....	85
do J. Unsworth, mécanicien surintendant.....	91
Tableau des accidents.....	99

CANAUX.

CANAL LACHINE.....	100
Canal de Beauharnois.....	102
do Chambly.....	104
do Saint-Ours.....	109
par E. H. Parent, Ingénieur-surintendant.	
Rivière Richelieu, par L. G. Papineau.....	115
Relève des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux	110
Profondeur de l'eau sur les buses d'écluse à l'entrée des canaux de Lachine, Beauharnois et Chambly.....	112

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA—Construction—Entretien.....	116
Sainte-Anne, Grenville, Carillon et Culbute.....	116
par D. Starke, Ingénieur-surintendant.	

	PAGE.
CANAL DE CORNWALL.....	118
par D. A. McDonnell, Surintendant.	
CANAUX DE WILLIAMSBURG.....	119
par A. G. Macdonell, Surintendant.	
Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buses d'écluse des canaux de Williamsburg.....	120
CANAL WELAND (nouveau).....	122
do (ancien).....	129
Canal d'alimentation, de la jonction à Dunnville et Port-Maitland.....	135
par Wm Ellis, Surintendant.	
Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buses d'écluse à Port-Dalhousie et Port-Colborne.....	136
par Wm Ellis, Surintendant.	
CANAL RIDEAU.....	139
par F. A. Wise, Ingénieur-surintendant.	
CANAL TAY.....	142
par F. A. Wise, Ingénieur-surintendant.	
TRAVAUX DU CANAL TRENT.....	143
par Richard B. Rogers, Ingénieur-surintendant.	
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.....	146
par D. Starke, Ingénieur-surintendant.	
CANAL SAINT-PIERRE.....	148
par Henry F. Perley, Ingénieur-dirigeant.	
Navigation du Saint-Laurent, tableau des distances.....	149
Tableau des distances entre Ottawa et Kingston.....	150
Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en 1887 et leur ouverture en 1888.....	151
Tableau des contrats passés entre le 1er juillet 1887 et le 30 juin 1889.....	152
Tableau général indiquant :—	
1. Les pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.....	160
2. Les propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888.....	164
3. Conventions au sujet des subventions.....	180
Liste des chemins de fer en faveur desquels le parlement a voté des subventions.....	184
Crédits en vertu des actes des subsides annulés ou amendés par des actes subséquents du parlement.....	190

RAPPORT

1887-1888.

*A Son Excellence lord Stanley de Preston,
Gouverneur général du Canada, etc., etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministre des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions des Statuts révisés du Canada, 1886, chap. 37, article 28.

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment l'annexe.

Ci-joint (annexes nos 1, 2 et 3) on trouvera un état indiquant les sommes déboursées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Tous les ans le département prépare et dépose devant le parlement un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les compagnies de chemins de fer, suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada.

Les faits suivants qui résultent de cette compilation des relevés de l'exercice clos le 30 juin 1887, et qui se rattachent aux chemins de fer particuliers et ceux de l'Etat, offrent de l'intérêt.

Une grande activité dans la construction de chemins de fer a signalé le dernier exercice, et d'un autre côté les recettes des voies déjà construites accusent une prospérité qu'on n'avait pas encore vue dans le pays. Treize lignes nouvelles sont ajoutées à la liste des chemins de fer canadiens, ce qui fait un total de 64 compa-

* Il est bon de faire observer que tandis que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, le rapport général du ministre contient des renseignements sur les points intéressants qui se rattachent à des lignes subventionnées allant jusqu'à la fin de décembre 1888.

gnies de chemins de fer; d'autres voies ferrées qui étaient en cours de construction l'année dernière sont aujourd'hui totalement ou partiellement en état d'exploitation. Le remplacement des rails de fer par les rails d'acier est devenu à peu près général, et l'équipement des chemins de fer a considérablement augmenté. A la fin de l'exercice il y avait 12,332 milles de chemins de fer terminés (ceux de l'Etat inclus), dont 11,157 en rails d'acier. Le capital payé—y compris les bonis de l'Etat, \$129,810,633, les emprunts, \$20,592,026, les souscriptions aux actions, \$100,000, et la contribution des municipalités, \$12,812,336—s'est élevé à \$633,773,191.33. Les recettes brutes ont produit \$38,842,010—augmentation de près de \$5,500,000; les frais d'exploitation se sont élevés à \$27,624,683, laissant un surplus de \$11,217,327. Le nombre des voyageurs se chiffre par 10,698,638, et la quantité de fret par 16,356,335 tonneaux. Les trains ont parcouru 33,638,748 milles. Dix personnes ont trouvé la mort sur les chemins de fer, et dans la plupart des cas ça été par leur propre faute.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

LIGNE-MÈRE.

	Milles.
De Québec à la Jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal).....	159
De Montréal (point de départ de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin.....	13
De la Jonction de Saint-Martin à Callander.....	331
De Callander à Port-Arthur.....	649
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (vis-à-vis Winnipeg).....	428
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique.....	213
	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
	2,547
De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet.....	15
	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet...	2,906

Pour cette partie la compagnie a été directement subventionnée par l'Etat, en vertu de son contrat.

Ce chemin étant—en ce qui concerne l'Etat—terminé et transféré à la compagnie qui l'a construit, il ne reste que peu de choses à dire des événements survenus dans le cours du dernier exercice.

L'Acte 51 Vic., c. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction de voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouver-

nement s'est obligé à garantir le paiement d'un intérêt de $3\frac{1}{2}$ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à la concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de quinze millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888, après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil, et cette hypothèque qui constitue la dite garantie couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,238 acres.

Dans la convention du 20 décembre 1886, exécutée sous l'empire d'un arrêté du conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie par le gouvernement, la compagnie l'acceptant "sujet aux changements et corrections de défauts, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880."*

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888, et les arbitres, nommés subséquentement, ont siégé à Vancouver et à Ottawa. Ils n'ont pas encore rendu jugement.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888, étaient :—

	Milles.
Le chemin de fer Intercolonial et ses prolongements.....	894
" " de Prolongement-Est.....	80
" " de l'Île du Prince-Edouard.....	211
L'embranchement de Windsor (entretien seulement).....	32
Total des milles.....	1,217

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés aux annexes nos 5 à 7, page 11, par l'ingénieur en chef et directeur général, et, dans les annexes suivantes, par le contrôleur général et d'autres fonctionnaires.

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 638 milles de longueur.

La longueur des chemins en exploitation a été augmentée par l'achèvement de l'embranchement de Picton, 14 milles de longueur.

*Date du contrat de la compagnie.

Les comptes du revenu général de 1887-88 établissent comme suit la situation financière de ces lignes durant le dernier exercice. La longueur moyenne des chemins en exploitation pendant tout l'exercice a été de 1,210 milles, car l'embranchement de Pictou n'a été livré à la circulation que le 28 novembre 1887:—

—	Moyenne du parcours en milles.	Dépenses.		Recettes.		Profits.		Pertes.	
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Intercolonial	886	3,276,441	61	2,912,783	85	.....	.....	363,657	76
Prolongement-Est	80	90,954	73	70,552	20	.....	.....	20,402	53
Windsor (recettes, un tiers du total).....	32	24,040	33	24,553	55	513	22	.....	.....
Ile du Prince-Edouard.	211	229,639	95	158,363	62	.....	.....	71,276	33
						513	22	455,336	62
								513	22
Total	1,210	.....	.....	.....	.....	.....	.....	454,823	40

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Lignes des malles européennes.

	Milles.
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup.....	126
De la Rivière-du-Loup à Moncton.....	374
De Moncton à Painsec.....	8
De Painsec à Truro.....	118
De Truro à Halifax.....	62
	— 688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean.....	89
De Painsec à Shédiac.....	11
De Truro à Pictou.....	52
De la jonction Dalhousie à Dalhousie... ..	7
Ligne de ceinture de Saint-Charles.....	14
Embranchement de Dartmouth.....	5
Embranchement d'Indiantown.....	14
Embranchement de Pictou.....	14
	— 206

894

Embranchements de quais.

	Milles.
De Rimouski au quai.....	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde.....	2
De Dorchester au quai d'embarquement.....	1
De Sackville au quai d'embarquement.....	0.5
De Stewiacke au quai.....	1
De la Rivière-du-Loup (ville) au quai.....	4
	<hr/>
	10.5
	<hr/> <hr/>

Compte du capital.

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1888 se répartissent comme suit :

Le coût total du chemin et de son équipement, au 30 juin 1887, était de	\$44,995,982 42
Payé au gouvernement du Nouveau-Brunswick pour l'achat du chemin de fer entre Missiquash et la jonction de Painsec, mais qui n'a pas été porté sur les livres de l'Intercolonial avant l'exercice courant.....	149,441 40
	<hr/>
	\$45,145,423 82
Moins remboursé.....	50 00
	<hr/>
	\$45,145,373 82

Les nouvelles dépenses, pendant l'exercice, ont été comme suit :

Pour Prolongement d'Halifax.....	\$ 8,992 97
Nouvelles améliorations, Saint-Jean.....	2,513 83
Nouvelles améliorations, Moncton.....	16,653 56
Nouvelles améliorations, Rivière-du-Loup.....	3,997 51
Règlements de réclamations se rattachant à la construction de l'Intercolonial.....	10,004 12
Matériel roulant.....	253,334 81
Embranchement de St-Charles..	106,045 18
Embranchement de Dartmouth..	3,442 28
Embranchement de Dalhousie...	1,343 00
Embranchement de la Rivière-du-Loup (ville).....	355 79
Embranchement d'Indiantown..	9,940 45
Embranchement de Pictou (ville).....	227,924 51
Voie allant au quai de Sackville..	1,398 20
Passage à niveau de Bathurst....	4,083 26

[1888]

Hangar à houille à Amherst....	567 50	
Machines	9,770 25	
Eclisses Servis.....	12,571 50	
Abris et clôtures paraneiges.....	38,998 75	
Appareils pour chauffer les wagons à la vapeur et les éclairer au moyen de l'électricité.	21,617 54	
Dépenses pour la voie d'évitement Richmond, Halifax....	3,830 28	
		<u>742,355 38</u>
Faisant en tout jusqu'au 30 juin 1888....	\$45,887,759 20	

Compte du revenu.

Les dépenses de l'exercice ont été de.....	\$3,276,441 61
Les recettes de l'exercice ont été de.....	2,912,783 85
Excédant des recettes sur les dépenses.....	<u>\$ 363,657 76</u>

	1887-88.	1886-87.
Recettes—voyageurs	\$ 845,041 65	\$ 792,678 56
do fret	1,909,842 04	1,637,695 76
do service de la poste et divers	157,900 16	145,685 51
	<u>\$2,912,783 85</u>	<u>\$2,596,009 83</u>

Les recettes brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une augmentation de..... \$ 316,774 02

La valeur du matériel, à la fin de l'exercice 1887-88, y compris les rails d'acier et le combustible, était de \$ 498,634 83

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :

	Milles.
1887-88	5,936,035
1886-88	5,466,488
Augmentation	<u>479,547</u>

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :

1887-88	56,008,930
1886-87	52,001,928
Augmentation	<u>4,007,002</u>

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :

1887-88	4,939,253
1886-87	4,512,599
Augmentation	<u>426,654</u>

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives ont été :

	Cents.
1887-88	55.19
1886-87	51.74
Augmentation	<u>4.45</u>

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les convois ont été :

	Cents.
1887-88	66.33
1886-87	62.67
Augmentation	<u>3.66</u>

Frais d'exploitation par mille de chemin de fer :

1887-88	\$3,723 23
1886-87	3,265 72
Augmentation	<u>\$ 457 51</u>

Le tonnage brut voituré a été :

	Tonneaux.
1887-88	1,275,995
1886-87	1,131,334
Augmentation	<u>144,661</u>

Le nombre total des voyageurs a été :

1887-88	996,194
1886-87	940,144
Augmentation	<u>56,050</u>

Comparaison faite avec les résultats de l'exercice précédent, nous constatons une augmentation de 56,050 dans le nombre des voyageurs, de 144,661 tonneaux dans la quantité du fret, et de \$316,774.02 dans le chiffre des recettes. Les frais d'exploitation accusent aussi une augmentation de \$418,326.03.

Toutefois, cette dépense comprend une bonne partie des frais qui pourraient en réalité être portés au compte du capital, et est énumérée en détail dans les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant mécanicien que l'on trouvera plus loin. Elle couvre la construction de nouvelles bâtisses pour remplacer celles qui ont été détruites par un incendie, la confection de clôtures en fil métallique sur une distance de 132 milles (les frais d'entretien ordinaire des clôtures se sont élevés à près

de \$57,000), l'achat de quatre locomotives pour en remplacer quatre autres qui étaient devenues hors de service, la construction d'un grand nombre de différents wagons pour en remplacer d'autres devenus trop vieux, l'amélioration du service d'eau, le ballastage et le remplacement de traverses. La dépense directe pour le déblaiement de la neige s'est élevée à \$57,000, et la réparation des charrues à neige a coûté \$:6,000.

Nous avons déjà fait connaître les principaux articles qui ont augmenté le compte du capital; vous en trouverez l'explication dans le rapport du surintendant. Les plus importants sont: un nouveau matériel roulant qu'il était nécessaire d'ajouter à celui qui existait pour tenir tête à l'augmentation du trafic de la houille et du commerce, la construction de l'embranchement de Pictou, et des déboursés faits pour l'embranchement de Saint-Charles. Ces trois articles absorbent \$592,304.53 sur la dépense totale de \$742,385.38.

Les recettes apportées par le transport du fret, \$1,909,842.04, représentent 65.57 pour 100 des recettes brutes, contre 63.86 pour 100 à l'exercice précédent.

En comparant les relevés de cette année avec ceux de la précédente, nous constatons que l'augmentation du trafic s'est produite dans les articles suivants qui, tous, accusent un développement appréciable: farine, grain, bois de service, bétail, poisson et houille. Le trafic du charbon de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'ouest augmente tous les ans: de 570 tonnes qu'il était en 1879, il s'est élevé en 1887 à 192,02 tonnes. Néanmoins, les prix de transport ne rémunèrent pas précisément le chemin.

Les wagons à voyageurs sont maintenant chauffés par la vapeur de la locomotive au moyen d'un appareil qu'en est en voie d'installer dans toutes les voitures.

L'emploi de l'électricité pour éclairer un certain nombre de wagons a aussi parfaitement réussi.

Par la construction du nouvel embranchement de la ville de Pictou, entre Stellarton et Pictou, les longs retards et les ennuyeux inconvénients de la traverse du havre de Pictou au moyen du passeur sont évités, et le trafic général en retire un grand avantage.

Le matériel roulant et le chemin sont en bon ordre.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La convention en vertu de laquelle la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne existe toujours. La compagnie paie tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'État recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont le principal officier est chargé de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1888.

Recettes au crédit du gouvernement (un tiers des recettes brutes)	\$ 24,533 55
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art.....	24,020 33
Profit.....	\$ 513 22

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent:—

1886-87.....	\$25,327 58
1887-88.....	24,533 55
Diminution.....	\$ 994 03

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent:—

1886-87.....	\$26,042 33
1887-88.....	24,020 33
Diminution.....	\$2,032 00

La ligne est en bon état.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT EST.

Cette ligne de chemin de fer a 80 milles de long; elle s'étend de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial, New-Glasgow, à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et se raccorde de là au Cap-Breton par le moyen d'un bateau-passeur.

Cette ligne et son équipement furent, le 9 janvier 1884, achetés par le gouvernement fédéral du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, en même temps que les droits que possédait ce dernier sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Pictou, ainsi que le bateau-passeur construit pour faire le service du détroit de Canso.

Un personnel d'employés, dirigés par des officiers supérieurs de l'Intercolonial, administre le chemin.

Au 30 juin 1888, le prix de revient du chemin et de son équipement s'élevait à \$1,284,495.76; il n'a rien été ajouté au capital pendant l'exercice.

Les dépenses se sont élevées à.....	\$ 90,554 73
Les recettes brutes à.....	70,552 20
Déficit.....	\$20,402 53

Les recettes du chemin, comparaison faite avec l'exercice 1886-87, accusent une augmentation de \$6,445.10.

Les dépenses du dernier exercice ont été de \$3,699.31 moindres que celles du précédent.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état.

DIVISION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

A la faveur d'un crédit voté par le parlement en 1882, il se construit en ce moment une voie ferrée qui forme un chemin comparativement droit entre deux points du réseau Intercolonial, savoir, la station Oxford de ce réseau et la Pointe de Brown sur son embranchement de la ville de Pictou, distance de 67.60 milles. En outre, il se construit aussi de 4.75 milles de long à partir de la jonction de Pugwash jusqu'au havre de Pugwash, ce qui fait un total de 72.35 milles. La ligne passe tout près des villes d'Oxford, Pugwash, Wallace, Tatamagouche et de la rivière John. Une récente inspection accuse des progrès satisfaisants et font espérer une terminaison prochaine. Un matériel roulant spécial a été acheté pour cette division.

DIVISION DU CAP-BRETON.

En vertu de l'autorisation du parlement donnée par l'Acte 49 Vict., ch. 14 (1886), le gouvernement est à construire, dans l'Île du Cap-Breton, un chemin de fer à partir de la Pointe-Tupper, sur le détroit de Canso (vis-à-vis le terminus du chemin de fer de Prolongement-Est à Port-Mulgrave sur la terre ferme), sur une distance de 78 milles, jusqu'à Leatche's-Creek, d'où partent deux embranchements, l'un de 5 milles qui va à Sydney-Nord, et l'autre de 13.75 milles qui se rend dans la ville de Sydney, avec un raccordement de 1.25 mille qui communique avec le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale au delà de Sydney-Nord et met ainsi cette importante industrie en communication directe avec le réseau Intercolonial. Le même avantage est donné aux mines de charbon de Sydney. La longueur des voies qui sont en construction sera de 98 milles. On trouvera aux annexes un rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat sur ces travaux, et on observera que, selon lui, il y a tout lieu d'espérer qu'ils seront terminés à temps pour que le chemin de fer soit ouvert à la circulation l'automne prochain. Cette nouvelle voie sera mise en communication avec l'Intercolonial (Prolongement-Est) au moyen d'un passeur entre la Pointe-Tupper et Port-Mulgrave.

Il est à propos de faire observer que les pluies exceptionnelles de cette année ont considérablement gêné et retardé les travaux de construction sur le chemin Oxford et New-Glasgow et sur l'embranchement du Cap-Breton.

EMBRANCHEMENT DE LA VILLE DE PICTOU.

Au cours de la session de 1886, le parlement vota un crédit pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial depuis Stellarton, ou près de là jusqu'à la ville de Pictou. Les contrats à cette fin furent passés le 22 décembre 1886, et le chemin de fer a été ouvert à la circulation le 28 novembre 1887.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Tignish à Royalty-Junction	113½
De Royalty-Junction à Mount-Stewart.....	20
De Mount-Stewart à Georgetown.....	21
	<u>154½</u>

PROLONGEMENTS.

	Milles.
Embranchement du Cap-Traverse, de la ligne de comté au Cap-Traverse	13
De Royalty-Junction à Charlottetown.....	5
De Mount-Stewart à Souris.....	39
	<u>57</u>
	<u>211½</u>

Compte du capital.

Comme il n'a pas été ajouté à la dépense au compte du capital durant le dernier exercice, le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1887-88, reste le même qu'à la clôture de l'exercice 1886-87, savoir.....\$3,741,780 89

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1888, ont été:

Dépenses brutes	\$ 229,639 95
Recettes brutes.....	158,363 62
	<u>71,276 33</u>

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été:

1887-88	\$ 158,363 62
1886-87	155,303 37
	<u>3,060 25</u>

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été:

1887-88	\$ 229,639 95
1886-87	204,237 45
	<u>25,402 50</u>

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été:

	Milles.
1886-87.....	316,763
1887-88	306,924
	<u>9,839</u>

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :	
1886-87.....	258,457
1887-88.....	243,410
Diminution.....	<u>10,047</u>
Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :	
1887-88.....	1,309,922
1886-87.....	1,249,892
Augmentation.....	<u>60,030</u>

La valeur des approvisionnements en magasins, au 30 juin 1888, était de \$114,743.29.

Le chemin et son équipement sont en bon état.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et l'Inter-colonial se fait par un embranchement qui part du chemin de fer de l'île à la station Emerald (ci-devant appelée County-Line) et va jusqu'au Cap- Traverse, distance de treize milles. L'année dernière le service des convois s'est fait tous les jours, au lieu de deux fois la semaine comme auparavant. Du Cap- Traverse au Cap- Tourmentine, sur la terre ferme, la distance est de 9 milles par le détroit. Ici, par la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard, longue d'à peu près 40 milles, raccordement est fait avec l'Intercolonial à Sackville. Le Cap- Traverse est le lieu d'atterrissement des bateaux d'hiver. Ce service des bateaux d'hiver est contrôlé par le ministre de la marine, et des trains spéciaux y amènent et en rapportent les malles.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

En l'année 1885 le parlement a voté une somme de \$85,000 "pour acheter le chemin de fer d'embranchement de Carleton, avec quai et lots de ville et toute autre propriété de la compagnie" propriétaire du chemin, "la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Carleton, cité de Saint-Jean," le dit chemin partant de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et allant à Carleton sur le côté sud de la rivière Saint-Jean, N.-B., distance de $3\frac{68}{100}$ milles. L'année suivante un acte, 49 Vict., chap. 16, fut passé, exposant que 4,700 des 5,000 actions du capital social de la compagnie avaient été achetées par le gouvernement, déclarant que le chemin était à l'avantage général du Canada, et autorisant l'émission d'une proclamation, avec ou sans l'achat des actions restantes, qui remettait le chemin à la Couronne.

Au mois d'octobre 1887 toutes les actions étaient achetées, sauf 33, dont la valeur se chiffre par \$552, et le 5, sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la même date, une proclamation était émanée déclarant que le chemin appartiendrait à la couronne à partir du 20 de ce mois. Le 1er janvier 1886 une convention a été passée entre le chemin de fer Intercolonial et la Compagnie du chemin de fer du

Nouveau-Brunswick pour échanger le droit de circulation sur l'embranchement de Carleton depuis Fairville jusqu'à Carleton, et la partie de la ligne de la compagnie comprise entre Fairville et le pont de Saint-Jean.

SUBVENTIONS.

En vertu d'actes indiqués ci-dessous, le gouverneur en conseil est autorisé à accorder de l'aide, subordonnée à certaines conditions, pour la construction de différentes lignes de chemin de fer dans tout le Canada, savoir :—

PAR L'ACTE 45 VICT., CHAP. 14 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

1. Pour un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille, ni excédant en tout..... \$660,000
(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu de la 46e Vict., chap. 25.*)
2. Pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... \$384,000
(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu des 46 Vict., chap. 25; 48-49 Vict., chap. 59; 49 Vict., chap. 10, et 50-51 Vict., chap. 24*)
3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... \$240,000
(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu de 48-49 Vict., chap. 59.*)
4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... 224,000
(NOTE.—*Nouvelle subvention, comme partie d'une ligne allant à Sydney ou à Louisbourg, en vertu de la 47e Vict., chap. 8.*)

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

PAR L'ACTE SPÉCIAL 45 VICT., CHAP. 55 (1882). (Sanctionné le 17 mai 1882):

5. Une subvention accordée à la "Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu que la compagnie construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, à être approuvé par le gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy,—par année, pendant vingt cinq ans \$150,000

NOTE.—*Modifiée par l'acte spécial 49 Vict., chap. 18*)

PAR L'ACTE 46 VICT., CHAP. 25 (1883). (Sanctionné le 25 mai 1883):

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin, à partir de Métapédia, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout \$320,000

(NOTE.—*Voir aussi 49 Vict., chap. 17, pour la nouvelle subvention.*)

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout..... \$115,200

NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 47e Vict., chap. 8, et la 50-51e Vict., chap. 24.*)

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$160,000

(NOTE.—*Annulée par la 48-49e Vic., chap. 59.*)

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Écosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$256,000

(NOTE.—*Ceci fut modifié par l'acte 47 Vict., chap. 8, sec. 2, les mots "A la Compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe" étant retranchés, et le mot "le" remplaçant le mot "son" et les mots "pour 80 milles de" étant omis. Subventionnée de nouveau par la 47e Vict., chap. 8, comme partie de la ligne entre la station d'Oxford et Sydney ou Louisbourg, finalement autorisée comme ligne d'État par l'Acte 49 Vict., chap. 14.*)

10. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$156,800

En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour se relier au Nouveau-Brunswick à Vanéborough, ou près ou au sud de ce point.

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$102,400

(NOTE.—*Annulée par la 47e Vict., chap. 8.*)

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 59 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$ 160,000

(NOTE.—*Annulée par la 49e Vict., chap. 10.*)

13. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$ 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$ 80,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par les 48-49 Vic., chap. 59, 49 Vict., chap. 10, et 50-51 Vict., chap. 24.*)

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$ 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles—une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$660,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

“Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit, par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

PAR L'ACTE SPÉCIAL 46 VICT., CHAP. 26 (1883); (Sanctionné le 25 mai 1883):—

17. Avance à la “Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean,” pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer traversant la rivière Saint-Jean, N.-B., et aboutis-

sant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, cette avance, qui sera garantie par une hypothèque sur la totalité de ses biens, ne devra pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites, ni une somme totale de..... \$500,000.

PAR L'ACTE 47 VICT., CHAP. 8 (1884). (Sanctionné le 19 avril 1884):—

18. Au gouvernement de la province de Québec pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas \$61,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 150 milles, et n'excédant pas en totalité.. \$954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$1,440,000.

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant 15 ans..... \$170,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vic., ch 58, art. 1, parag. 2.*)

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel. Par année pendant 15 ans... \$ 30,000.

(NOTE.—*Autorisé comme chemin de fer d'Etat par la 49e Vict., chap. 14*)

22. A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$211,200.

NOTE.—*(La balance non payée annulée, et nouvelle subvention accordée par l'acte 51 Vict., ch. 3.)*

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité \$960,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vict., chap. 58, sec. 2. Voir aussi, ci dessous, subvention pour une ligne entre la jonction Jacques-Cartier et la jonction Saint-Martin, ces deux subventions étant réunies par l'acte en dernier lieu mentionné.)*

24. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$160,000

25. Au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer ou Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$272,000
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 51 Vic., ch. 3.*)
26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kaznabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000
(NOTE.—*Annulée par l'acte 43-49 Vic., ch. 59.*)
27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400
(NOTE.—*Annulée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59.*)
28. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000
(NOTE.—*Annulée par l'acte 48-49 Vic., ch. 10.*)
29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... 128,000
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, et par l'acte 49 Vic., ch. 10.*)
30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000
31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 262,400
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vic., ch. 24.*)
32. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississippi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000
33. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000
34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier au chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité..... 200,000
(NOTE.—*Voir l'acte 48-49 Vic., ch. 58, sec. 2.*)

- 35.** Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$22,400
- 36.** Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200
- 37.** Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,100
(NOTE.—*Annulée par la 49e Vic., ch. 10.*)
- 38.** Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 217,600
(NOTE.—*Annulée par la 48-49e Vic., ch. 59.*)
- 39.** Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000
(NOTE.—*Voir conventions autorisées par l'acte 50-51 Vic., ch. 25.*)
- 40.** Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000
- 41.** A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de Caraquette au havre de Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800
(NOTE.—*Outre la subvention accordée par la 46e Vic., ch. 25; subventionnée de nouveau par la 42e Vic., ch. 10.*)
- 42.** Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de la Métapédia, et se dirigeant à l'est sur Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000
- 43.** Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indiantown, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; — les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil.— à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, — et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et

* Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de son terminus à la jonction de Saint-Martin ou de quelque autre point sur le dit chemin, jusqu'au havre de Québec.

canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclu dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions de la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province; les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada.

“ Pourvu, toujours, que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

PAR L'ACTE SPÉCIAL 47 VICT. CHAP. 6 (1884) (*Sanctionné le 19 avril 1884*):

44. Relativement à une convention passée avec la province de la Colombie-Anglaise, autorité était conférée d'accorder, *inter alia*, une subvention à la “ Compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo ” pour l'aider à construire une ligne de chemin de fer et de télégraphe entre les points nommés; la dite subvention consistant en terres dont les limites sont fixées par l'acte, et en argent..... \$750,000

PAR L'ACTE 48-49 VIC., CHAP. 59 (1884) (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

45. A la compagnie du chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400
46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 118,400
47. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Laurent à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité 72,000
48. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000
49. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rivière-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

(NOTE.—*Outre la subvention accordée par les actes 45 Vic., ch. 14, et 46 Vic., ch. 25.*)

- 50.** A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$19,200
- 51.** A la Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Bousseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas \$500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 30,000
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vic., ch. 24.*)
- 52.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 92,000
(NOTE.—*Annulée par 51 Vic., ch. 3.*)
- 53.** A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn, jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000
- 54.** A la Compagnie du chemin de fer de Billeville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité... 10,500
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 49e Vict., ch. 10.*)
- 55.** Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 25,600
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 49e Vict. ch. 10, et le tout modifié par l'acte 50-51 Vic., ch. 24.*)
- 56.** Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près le village de Leamington, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 44,800
(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vic., ch. 24.*)
- 57.** A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de 70,000
(NOTE.—*Annulée par la 49e Vict., ch. 10.*)
- 58.** A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 320,000
(NOTE.—*Substituée.*)

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... \$217,600

(NOTE.—*Annulée par l'acte 50-51 Vict., chap. 24.*)

60. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille; et depuis un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 49e Vict., chap. 10, et pour son pont sur le Saint-Laurent par la 50-51 Vict., chap. 24.*)

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, v'd la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boies-town, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

“Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

“Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

PAR L'ACTE 48-49 VICT., CHAP. 58 (1885) (*Sanctionné le 10 juillet 1885*):

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière du Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres,—la dite subvention

devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordée pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemin de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseils s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

(Additionnelle) \$258,000

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St. Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricion et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer. Par année pendant vingt ans (*additionnelle*)..... 80,000

64. Le gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique

avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné),—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada. (*Additionnelle*)..... \$340,000

Cet acte stipule de plus à ce sujet comme suit :

“S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute autre partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et, après cette acquisition, il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition.”

PAR L'ACTE 49 VICT., CH. 10 (1886). (*Sanctionné le juin 1886*) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$96,000

NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 50-51 Vict., ch. 24.)*

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *viâ* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 256,000

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouve entre le terminus des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

(NOTE.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes 47 Vict., chap. 8, et 48-49 Vict., ch. 50.)*

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippégan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

(NOTE.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes 46 Vict., ch. 25, et 47 Vict., ch. 8. Cette subvention a été annulée par la 50-51 Vict., ch. 24.)*

69. A la Compagnie du chemin de fer Erié, Essex et la Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 118,400

(NOTE.—*Annulée par la 50-51 Vict., chap. 24.)*

- 70.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$179,200
(NOTE.—*Annulée par la 51e Vict., chap. 3.*)
- 71.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000
- 72.** Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 56,600
- 73.** Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800
- 74.** Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000
- 75.** Pour un chemin de fer de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000
- 76.** Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400
(NOTE.—*Subventionnés de nouveau par l'acte 50-51 Vict., chap. 24.*)
- 77.** Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Épiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 11,200
- 78.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de \$5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité..... 361,170
(NOTE.—*Substituée.*)
- 79.** Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute ou à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400
(NOTE.—*Substituée.*)

- 80.** A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clark jusqu'à Valleyfield, et à partir de LaSalle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$38,400
- (NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, subventionnée de nouveau par la 50-51 Vict., chap. 24, pour un pont sur le Saint-Laurent.*)
- 81.** Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800
- 82.** A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de \$1,200 par mille)..... 186,295
- (NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vict., chap. 24.*)
- 83.** A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *viâ* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400
- 84.** Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de..... 6,000
- (NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte 43-49 Vict., chap. 50, pour la construction de la ligne. Cette nouvelle subvention a été annulée par la 50-51 Vict., chap. 24.*)
- 85.** A la Compagnie du chemin de fer de Gananoque à Perth et la Baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 54,400
- 86.** Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600
- 87.** Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 80,000
- 88.** Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000
- 89.** Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600
- (NOTE.—*Annulée par la 50-51 Vict., chap. 24.*)

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$70,400
91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *vid* Douglastown, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 13,200 .
92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400
- (NOTE.—*Annulée par la 51e Vict., ch. 3.*)
93. A la compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario, (en sus de la subvention de \$1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf.) une subvention ne dépassant pas \$1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,900
- NOTE.—*Additionnelle.*
94. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de 70,000
- (NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 50-51 Vict., chap. 24.*)
95. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de 15,000

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le

fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire."

PAR L'ACTE 50-51 VICT., CHAP. 24 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*):—

96.	A la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	\$38,400
97.	A la Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
98.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin de fer à partir de la Jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
99.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
100.	A la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (<i>additionnelle</i>).....	4,000
101.	A la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Bouctouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (<i>additionnelle</i>).....	6,400
102.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
103.	A la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
104.	A la Compagnie du chemin de Brantford, Waterloo et lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagersville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$51,200
106. A la Compagnie du chemin de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawipi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
(NOTE.— <i>Annulée par la 51e Vict., chap. 5.</i>)	
107. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité (<i>additionnelle</i>)	12,800
108. A la compagnie dite <i>Dominion Lime Company</i> , pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
109. A la compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
110. A la Compagnie du chemin de fer de l'Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de...	20,000
111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Reglan, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
113. A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
NOTE.— <i>Transférée par la 51e Vict., chap. 3, à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.</i>	
114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000

- 115.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)..... \$19,200
- 116.** A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour sept milles de son chemin de fer, à partir du Petit-Caraquette jusqu'à Shippegan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité (*substituée*)..... 32,000
- 117.** A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de (*substituée*) 217,600
- 118.** A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin, à partir du village de Prince-William, vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400
- 119.** A la Compagnie du chemin de fer du lac Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-charge," "La Cave," "Les Erables," et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de..... 12,400
- 120.** A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400
- 121.** A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer du lac Témisca- mingue, pour dix milles et demi de son chemin, depuis le Long- Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (<i>additionnelle</i>).....	\$33,600
123. A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (<i>additionnelle</i>)	6,400
124. A la Compagnie du Chemin de fer et de Houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro' près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	41,800
125. A la Compagnie du chemin fer de Jonction de Montréal et Cham- plain, une subvention de (indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59).....	64,000
126. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subven- tions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (indépendamment des subventions accordées par les actes 45 Vic., ch. 14; 46 Vic., ch. 25; 48-49 Vic., ch. 59, et 49 Vic., ch. 10)	28,800
127. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Elmudston vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (indépendamment des subventions accordées pour sa ligne principale par les actes 45 Vic., ch. 14, et 48-49 Vic., ch. 50).....	96,000
128. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	41,600
129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
130. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre, vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de (<i>substituée</i>).....	89,600
131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...	64,000

- 132.** Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Atlantique Canadien, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder (indépendamment des subventions accordées pour la ligne principale par les actes 48-49 Vic., chap. 59, et 49 Vic., chap. 10)..... \$180,000
- 133.** A la Compagnie du chemin de fer du lac Érié, Essex et la rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 49^e Vict., chap. 10), une subvention n'excédant pas..... 118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; — les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé,

quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, ou dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.

PAR L'ACTE 51 VICT., CHAP. 3 (1888). (*Sanctionné le 22 mai 1888.*)

- | | | |
|-------------|---|-------------|
| 134. | A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 49e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (<i>substituée</i>). | \$70,400 00 |
| 135. | A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (<i>additionnelle</i>)..... | 147,200 00 |
| 136. | A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (<i>additionnelle</i>) | 9,600 00 |
| 137. | A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magoz, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de (<i>substituée</i>). | 32,000 00 |
| 138. | A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de \$31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés, comparée à la valeur de la | |

- totalité de l'entreprise ; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$9,600 ; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité (*additionnelle*) \$41,100 00
- 139.** A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84 $\frac{3}{4}$ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 49e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*substituée*)..... 271,200 00
- 140.** A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*substituée*). 96,000 00
- 141.** A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 200 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmunston vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de (*substituée*) 100,000 00
- 142.** A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de (*substituée*)..... 288,000 00
- 143.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi, à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin à Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 83,612 54
- 144.** A la Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et

après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer d'embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	44,252 82
145. A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Kent, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	58,334 27
146. A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	4,335 00
147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	11,964 66
148. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	14,665 45
149. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre

ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront aussi être construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement payables en argent, seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

SUBVENTIONS EN TERRES.

150. PAR L'ACTE 47 VIC., CH. 25, SECTION 7, (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884.*)

“Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les territoires du Nord-Ouest.”

PAR L'ACTE 48-49 VIC., CH. 60 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885.*) *

151. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bords de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

152. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

153. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

154. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

PAR L'ACTE 49 VICT., CHAP. 11 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*):—

- 155.** A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.
- 156.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *viâ* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.
- 157.** A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, par toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

PAR L'ACTE 50-51 VICT., CHAP. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*.)

- 158.** Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas

six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

159. Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près de Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

160. Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles,—ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

En ce qui regarde les lignes de chemins de fer énumérées plus haut, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que des lignes ou compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1888.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin :

Exercice 1883-84	\$ 208,000 00
" 1884-85	403,245 00
" 1885-86.....	2,171,249 00
" 1886-87.....	1,406,533 00
" 1887-88.....	1,027,041 92
	<hr/>
	\$5,216,068 92

A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1888

	<hr/>
	347,070 00

Total jusqu'au 31 décembre 1888 \$5,563,138 92

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au gouvernement de Québec pour la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèque à la Compagnie de pont de Saint-Jean, à la Compagnie du chemin de fer d'Albert, et à la Compagnie de pont de Frédérickton et Sainte-Marie.

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1888 (avec les exceptions qui précèdent), est de 37.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, page 6.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1887.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ALBERT-SOUTHERN.

(Voir n° 36.)

L'acte 47 Vict, chap., 8 (1884) autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas \$51,200 pour la construction d'une ligne partant de Hopewell (maintenant Albert) et allant à Alma, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 8 mai 1885, un contrat pour l'exécution des travaux entre Albert et l'embouchure de la rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, fut passé le 23 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer Albert-Southern; le contrat portait que la ligne devait être terminée pour le 1er juillet 1887. Par un arrêté du conseil du 4 avril 1887, la compagnie a été autorisée à changer son tracé, et elle a choisi une route *via* Derry's-Corner.

Le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er juillet 1888. Au cours du dernier exercice il a été payé \$18,428.57 sur la subvention de la compagnie, et au 31 décembre 1888 le total des paiements s'élevait à \$19,428.57.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET NORD-OUEST.

(Voir nos 20 et 63.)

Par l'acte 47 Vict., ch. 8, l'octroi de la subvention suivante fut autorisé :—

“ Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170.000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant quinze ans, \$170,000.”

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 58 (1885) l'octroi d'une nouvelle subvention fut autorisé comme suit :—

“ Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St.-Andrews et Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricion et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.”

La Compagnie du chemin de fer International ayant demandé les dites subventions, ayant convenu de se conformer aux conditions et exigences stipulées, et ayant établi sa compétence à construire et exploiter le chemin, un arrêté du conseil du 19 novembre 1885 autorisa la passation d'un contrat avec elle, et ce contrat fut exécuté le 14 décembre 1885—la compagnie s'engageant à terminer avant le 1er juillet 1889 une ligne partant d'un point sur la rive sud du Saint-Laurent, à Caughnawaga ou près de là, 9 milles en amont de Montréal, et allant se raccorder au chemin de fer Intercolonial à Moncton.

Subséquentement la Compagnie du chemin de fer International céda les intérêts qu'elle avait dans le contrat à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, et cette dernière fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil en date du 13 novembre 1886. La convention faite en vertu de cet arrêté porte la date du 6 décembre 1886.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte le pouvoir de faire des arrangements pour traverser l'Etat du Maine, obtint, de la Compagnie du chemin de fer Maine-Central, le privilège de circulation pendant 99 ans sur la partie de sa voie comprise entre Mattawamkeag et Vanceborough, sur la frontière. Ces arrangements furent confirmés par un arrêté du conseil du 30 décembre 1886.

Les subventions votées par le parlement pour la construction du chemin s'élevant, comme il est dit plus haut, à la somme de \$250,000 par année, pendant vingt ans, il devint nécessaire de répartir cette somme de façon à assurer la construction des chaînons devant se raccorder aux chemins du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse qui conduisent aux havres en question.

En conséquence, on estima le prix de revient des différentes sections de la ligne telle qu'adoptée, et comme résultat un arrêté du conseil fut édicté le 14 juin 1886 répartissant la subvention comme suit:—Pour la section partant du fleuve Saint-Laurent et allant à Lennoxville, \$71,100. La section comprise entre Lennoxville et la rivière à l'Orignal est couverte par le chemin de fer International, déjà construit. Pour la section comprise entre la rivière à l'Orignal et Mattawamkeag, station sur le chemin de fer Maine-Central, \$115,500. De Mattawamkeag à la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, des arrangements ont été pris pour la circulation sur les chemins existants. Pour la section comprise entre Harvey et un point sur le chemin de fer Intercolonial près la station Salisbury, \$63,400. Le reste de la distance est couvert par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Moncton.

Par des arrêtés du conseil du 3 septembre 1886 et du 24 mai 1887 approbation fut donnée aux plans de tracé pour la distance comprise entre le fleuve Saint-Laurent (à Caughnawaga) et Lennoxville, passant par la ville de Saint-Jean, P.Q., Farnham et Stukely-Sud jusqu'à Magog, et de là passant au nord du lac Magog—le tracé du gouvernement se trouvant ainsi modifié, et la distance légèrement accrue, de 100 milles à $101\frac{50}{100}$.

La partie du chemin comprise entre Caughnawaga, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis de Montréal, et Sherbroke étant virtuellement terminée, ainsi que la partie qui s'étend de l'extrémité de la section construite par la Compagnie du chemin de fer International à Mattawamkeag, ces deux sections furent inspectées, et à la date du 31 décembre 1888 un arrêté du conseil fut passé autorisant le paiement de la subvention annuelle applicable, savoir, \$186,600.

Par la construction de ces deux sections et les chaînons intermédiaires de chemin de fer qui ont été achetés pour faire partie du réseau, une communication directe existe aujourd'hui entre le fleuve Saint-Laurent à Caughnawaga et Harvey. Un raccordement est fait à McAdam et Harvey avec le réseau du chemin de fer du Nouveau-Brunswick allant à St.-Andrews et Saint-Jean; de là, par le chemin de fer Intercolonial, avec Moncton et Halifax, en attendant que soit terminé le projet d'une route plus directe entre Harvey et Moncton.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte, 42 Vict., chap. 65 (1879), le pouvoir de construire un pont sur le Saint-Laurent près Lachine, a soumise à l'approbation les plans d'un pont qui doit se trouver à un mille en aval de l'entrée du canal Lachine et à environ neuf milles en amont de Montréal. Ces plans ayant été favorablement étudiés au double point de vue de

l'art et de la navigation, furent approuvés par un arrêté du conseil du 1er avril 1882 subséquemment modifié par un autre arrêté du 14 novembre 1885. Les plans ainsi approuvés font voir un pont en acier, avec piles en pierre, ayant deux ouvertures de 408 pieds chacune, deux de 269 pieds, et huit de 242 pieds chacune. Les 216 pieds au centre de chacune des deux ouvertures du chenal offrent une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en été; ces deux ouvertures sont faites sur le principe des ponts à combinaison de haubans et de poutres droites.

Par un contrat passé le 6 décembre 1886, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un bail à perpétuité de la ligne et des intérêts de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

(Voir nos 42 et 6.)

L'acte 47 Vict., chap. 8, autorisant la dépense des \$300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial partant de Métapédia vers Paspébiac sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédia à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à \$3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de \$320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les \$3,200 par mille applicables à la première section de 23 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférées à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de \$6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Vict., chap. 17; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait. Par un arrêté du conseil du 14 juin 1888, la date a été de nouveau remise au 1er janvier 1890.

Le département ayant fourni les plans des premiers 20 milles, les travaux commencèrent, et à la clôture de l'exercice, c'est-à-dire au 30 juin 1888, la compagnie avait reçu \$300,300. Une autre somme de \$15,000 a été payée, et au 31 décembre 1889 le total des paiements s'élevait à \$300,300.

Le tracé jusqu'au 60e mille a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le 27 novembre 1888 la compagnie a demandé l'inspection du chemin sur cette distance.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE BEAUHARNOIS.

(Voir n° 102.)

L'Acte des subventions aux chemins de fer, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer de jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1888, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, 19 $\frac{69}{100}$ milles. La compagnie a demandé l'inspection du chemin sur une distance de dix milles, mais au 31 décembre 1888 aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER BELLEVILLE ET HASTINGS-NORD.

(Voir nos 54 et 93.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$10,500 en faveur de la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une ligne de chemin de fer d'environ 7 milles, à partir du village de Madoc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Ontario-Central, à Eldorado, et l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention à la compagnie pour le même chemin de fer; cette nouvelle subvention était de \$11,900, ce qui portait à \$22,400 la totalité de l'octroi. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 novembre 1886, contrat fut passé avec la compagnie, le 12 décembre, pour l'exécution des travaux. Le chemin est construit, et le paiement de la subvention pour toute la distance, 6.84 milles, a été autorisé par un arrêté du conseil en date du 29 décembre 1888. La somme s'élève à \$21,888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE, WESTPORT ET SAULT-SAINTE-MARIE.

(Voir n° 48.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885) accordait une subvention n'excédant pas \$128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

A la clôture de l'exercice, la compagnie n'avait reçu aucune partie de la subvention, mais subséquemment la somme de \$45,000 lui a été payée, et c'est tout ce qu'elle avait reçu au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BRANTFORD, WATERLOO ET LAC ERIÉ.

(Voir n° 104.)

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention de \$57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Canada méridional.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1891. Un arrêté de la même date approuvait le tracé dont la distance est de 16 $\frac{3}{4}$ milles. Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BOUCTOUCHE ET MONCTON.

(Voir nos 65 et 101.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas \$96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, accordait une nouvelle somme de \$6,400 pour deux autres milles, ce qui porte la totalité de la subvention à \$102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 16 du même mois fut passée avec la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise, qui devait être terminée pour le 1er juillet 1887. A la clôture de l'exercice une somme de \$61,053.57 avait été payée sur la subvention, et la compagnie n'a reçu aucun autre paiement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ATLANTIQUE CANADIEN.

(Voir nos 60, 80 et 132.)

Par les actes 48-49 Vict., chap. 59, et 49 Vict., chap. 10, la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien reçut une subvention n'excédant pas \$134,400 pour une ligne partant de l'île de Clarke, sur le Saint-Laurent, et allant par Lacolle jusqu'à la frontière internationale, environ 50 milles; aussi, depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil du 17 septembre 1885 et du 1er juillet 1886, des contrats furent passés avec la compagnie pour les travaux en question. Un arrêté du conseil du 4 décembre

1888 a prorogé la date de l'achèvement au 1er août 1890. Le 4 décembre 1888, la compagnie a demandé l'inspection de la section de la Chaudière.

Après inspection officielle, différents paiements s'élevant en totalité à \$92,864 ont été faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 24 août 1886; les travaux exécutés et payés comprennent toute la partie entre l'île de Clarke et Lacolle, distance de 43.18 milles.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorise l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$180,000 pour le pont traversant le Saint-Laurent au Coteau, sur la ligne de ce chemin de fer.

En vertu des actes 35 Vict., chap. 83, et 42 Vict., chap. 57, la Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique possède le pouvoir de construire ce pont, sujet à l'approbation du gouverneur général en conseil et sur proclamation dans la *Gazette du Canada* faisant connaître cette approbation. La compagnie ayant soumis des plans de ce pont et de l'emplacement, ils ont été approuvés par des arrêtés du conseil du 23 février 1887 et du 26 novembre 1888, et une proclamation à cet effet a été publiée dans la *Gazette du Canada* du 10 décembre 1888.

Une convention portant la date du 5 décembre 1888 a été passée avec la compagnie par la construction du dit pont, un pont à bas niveau, suivant certaines conditions, devis et descriptions approuvés par un arrêté du conseil du 12 du même mois, afin qu'elle puisse obtenir la subvention autorisée par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, plus haut mentionnée.

Une convention supplémentaire faite dans l'intérêt de la navigation et du public pour l'opération d'un tablier mobile dans ce pont a été approuvée par un arrêté du conseil du 29 décembre 1888 et fera partie de la convention principale concernant la construction du pont. Elle exige l'entretien d'un service de signaux à environ un mille en amont du pont, et l'observation des règles et règlements qui seront jugés nécessaires pour protéger le trafic passant dans le chenal navigable du fleuve.

Les principaux caractères du pont que la compagnie se propose de construire sont comme suit:—De la rive nord à l'île Giroux, cinq arches, dont une de 154 pieds d'ouverture; deux arches du tablier mobile de 160 pieds chacune, et deux armatures de 165 pieds chacune. De l'île Giroux à l'île Ronde, 11 arches de 186½ pieds d'ouverture. De l'île Ronde à l'île Clarke, quatre arches de 213 pieds d'ouverture—toutes ayant la largeur des ouvertures au niveau d'eau d'été. La longueur totale du pont, y compris les arches, sera d'environ 4,100 pieds. Le tablier du pont sera de fer en treillis, sa longueur 16 pieds et sa hauteur minima 23 pieds, le niveau des rails étant à 20 pieds au-dessus du niveau minimum de l'eau en été. Le prix de revient du pont, y compris le tablier mobile, est estimé à \$470,000. Les travaux de maçonnerie sont en cours.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CARAQUETTE.

(Voir nos 7, 41, 68 et 116.)

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 6 mai 1884, les subventions de \$192,000 autorisées par le parlement en 1883 et 1884 pour le chemin de cette compagnie à partir d'un point près de Bathurst, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Shippegan-Harbor, lui ont été accordées. Contrat fut passé le 20 janvier 1885 pour la construction de la ligne; aux termes de ce contrat, la partie du chemin entre Caraquette et la station de Gloucester, près Bathurst, devait être terminée pour le 25 mai 1887, et tout le chemin pour le 1er juillet 1888. L'acte 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention de \$32,000 couvrant les 10 derniers milles; à ce dernier acte, toutefois, fut substitué la 50-51e Vict., chap. 24 (1887), qui accorde la même subvention pour 7 milles. Le 19 février 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour cette subvention. De toutes les subventions accordées, c'est-à-dire \$224,000, il a été payé \$61,200 au cours du dernier exercice, ce qui porte le total des paiements à \$210,050. Le chemin est terminé, à l'exception de certains travaux et du matériel roulant. En attendant leur achèvement, la somme de \$13,950 est retenue.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL.

(Voir nos 40 et 143.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. La subvention est maintenant périmée.

L'acte 51 Vict., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de \$83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer St.-Martins et Upham, lequel chemin a été acheté par la Compagnie du chemin de fer Central; l'octroi portait pour condition que ces rails devaient d'abord être remplacées par des rails d'acier. Le transfert n'était pas encore fait au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TRANSPORT MARITIME DE CHIGNECTOU.

(Voir n° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vict., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chi-

gnectou, depuis Tidnish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière La Planche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vict., chap. 55, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de \$170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, \$5,000,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement. Le chemin doit être terminé et équipé pour le 1er juillet 1889.

Par un acte spécial, 49 Vict., chap. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial, 51 Vict., ch. 4 (1888), le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prorogé jusqu'au 1er juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie ayant soumis des plans, ces plans ont été approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888, et la compagnie a pris des mesures pour l'expropriation des terrains nécessaires.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE CORNWALLIS.

(Voir n° 128.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), une subvention de \$41,000 a été accordée à cette compagnie pour 13 milles de son chemin de fer entre Kentville et Kingsport.

En vertu d'un arrêté du conseil du 29 mars 1888, la compagnie a reçu l'autorisation de passer contrat pour la construction du chemin qui doit être terminé pour le 1er octobre 1889.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE CUMBERLAND.

(Voir n° 124.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention de \$44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été admise à passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891. Un arrêté portant la même date approuvait le tracé.

Au 31 décembre 1888, aucune partie de la subvention n'était payée.

COMPAGNIE DITE "DOMINION LIME."

(Voir n° 108.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention ne dépassant pas \$22,400 a été accordée à la compagnie dite *Dominion Lime* pour un chemin d'une longueur d'à peu près 7 milles, d'un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la compagnie de chaux de Dudswell.

Le 12 octobre 1887, contrat a été passé avec la compagnie, et après inspection officielle du chemin, un arrêté du conseil portant la date du 31 décembre 1887, a autorisé le paiement de la somme de \$11,840. Aucun autre paiement n'avait été fait au 31 décembre 1888. Cependant, le chemin, qui a $4\frac{80}{100}$ milles de long, est virtuellement terminé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

(Voir n° 99.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas \$90,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, qui approuvait aussi les plans du tracé de $12\frac{1}{2}$ milles, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, couvrant une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, le chemin devant être terminé le 1er août 1891.

En vertu d'un arrêté du conseil du 17 février 1888, la somme de \$15,057 a été payée. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ELGIN, PETITODIAC ET HAVELOCK.

Par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), certains rails en fer ayant déjà servi à l'Intercolonial, évalués à \$44,252.82, et qui ont été prêtés au chemin de fer d'embranchement d'Elgin, qui fait maintenant partie de la ligne ci-haut nommée, ont été changés d'un prêt en subvention pour cette compagnie, à la condition qu'ils seraient d'abord remplacés sur la voie par des rails d'acier neufs.

Le transfert n'était pas encore fait au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU PONT DE CHEMIN DE FER DE FRÉDÉRICTON ET SAINT-MARY'S.

Par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 26 (1887), le gouverneur en conseil fut autorisé à faire des avances (garanties par une hypothèque) à la Compagnie du pont
[1888]

de chemin de fer de Frédéricton et Saint-Mary's pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer au-dessus de la rivière Saint-Jean, les dites avances ne devant pas excéder 80 pour 100 des dépenses faites, et la totalité des avances ne devant pas dépasser \$300,000.

Après soumission des plans du dit pont et de ses abords, plans jugés satisfaisants, le 25 août fut pris un arrêté du conseil sous l'autorité duquel fut exécuté, le 12 octobre 1887, un acte d'hypothèque concernant les travaux en question, et un terme de 15 ans à partir de la date de la première avance, l'intérêt payable étant fixé à 4 pour 100 par année. La compagnie s'est mise à la construction du chemin, et sous l'empire de différents arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 14 novembre 1888, elle a reçu des avances qui s'élèvent en totalité à \$297,000. Les travaux ayant été inspectés, autorisation fut donnée, le 14 novembre 1888, de livrer le pont à la circulation publique. Le pont raccorde le chemin de fer de Frédéricton à Frédéricton avec le chemin de fer du Nord et de l'Ouest à St.-Mary's.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-ORIENTAL.

(Voir nos 88 et 114.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas \$32,000, pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; les travaux devront être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire \$19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas \$96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil, contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Les plans du tracé furent approuvés par un arrêté du conseil du 3 mars 1888, couvrant la distance entre Pierreville (rivière Saint-François) et Saint-Grégoire, et l'époque fixée pour l'achèvement de l'entreprise fut prorogée jusqu'au 1er août 1891. Aucun paiement n'avait été fait au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-NORD.

(Voir nos 33, 37, 72 et 79.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin, qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé \$25,088 pour 7.84 milles.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas \$57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat, passé le 19 août suivant, comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890. Au 31 décembre 1888, aucun paiement n'avait été fait.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas \$22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention. Aucun contrat n'a été passé jusqu'ici.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE GUELPH.

(Voir n° 105.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$51,200 à la Compagnie du chemin de fer de jonction de Guelph, pour 16 milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph.

Un arrêté du conseil du 1er octobre 1887 autorisait la passation d'un contrat, et le dit contrat fut signé le 5 novembre; la date fixée pour l'achèvement du chemin est le 1er janvier 1889.

Les plans du tracé du chemin, 15½ milles, ayant été inspectés, la compagnie a reçu \$46,000 en vertu d'un arrêté du conseil du 21 décembre 1888.

COMPAGNIE D'EMBRANCHEMENT DE HARVEY.

(Voir n° 103.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$9,600 à la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour l'aider à construire un chemin de fer d'environ 3 milles de longueur, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.

Le 3 octobre 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux. Le chemin a été construit et inspecté, mais aucune partie de la subvention n'était encore payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN D'EMBRANCHEMENT D'HEREFORD.

(Voir n° 73.)

L'acte 49 Vict., ch. 10, 1886, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$108,800, pour un chemin de fer depuis Hereford jusqu'au chemin de fer International, dans le township d'Eaton, distance d'environ 34 milles.

[1888]

La Compagnie du chemin d'embranchement d'Hereford ayant fait une requête à cet effet, un arrêté du conseil portant la date du 30 décembre 1887, autorisa un contrat qui fut passé avec elle le 31 mars 1888. Aux termes de ce contrat les travaux de construction devront être terminés pour le 1er août 1890.

Au 31 décembre 1888 aucune partie de la subvention n'avait été payée, mais 20 milles du chemin étaient terminés et inspectés.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

(Voir n° 10.)

En 1883, le parlement accorda une subvention de \$156,800 à cette compagnie pour 49 milles de son chemin entre Sherbrooke et la frontière internationale, afin de lui permettre de terminer son chemin et de poser des rails d'acier. La compagnie passa contrat le 20 juillet 1883, et, sous l'autorité de divers arrêtés du conseil, elle a reçu avant l'ouverture de l'exercice, une somme totale de \$144,000 pour 45 milles. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 juillet 1887, elle a reçu, pour les $2\frac{80}{100}$ milles restant jusqu'à Lennoxville, une nouvelle somme de \$8,960,—soit un paiement total de \$152,960.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER D'IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA.

(Voir n° 24.)

Par l'acte 47 Vict, chap. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser \$160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer de Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886,—les premiers dix milles devant être terminés pour le 1er décembre 1886, et le reste pour le 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, \$15,000 ont été payées. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1888, et le solde impayé a été périmé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES JOGGINS.

(Voir nos 76 et 100)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas \$38,400 pour la construction d'un chemin de fer, d'une longueur estimée à 12 milles, à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur l'Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer des Joggins ayant demandé cette subvention, et sa demande offrant des garanties satisfaisantes, contrat fut passé avec elle le 30 novembre 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 octobre,—le chemin devant être terminé pour le 1er novembre 1887.

Par l'acte 50-51 Vict., chapitre 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas \$4,000 pour prolonger

son chemin, de 1½ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland ; et le 13 octobre 1887 contrat fut passé avec elle à cet effet.

Au 31 décembre 1888 la somme de \$26,138.78 avait été payée sur la subvention de la compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU LAC ÉRIÉ, ESSEX ET LA RIVIÈRE DÉTROT.

(Voir n° 133.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1884), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de \$118,400 pour 27 milles de son chemin de fer, au lieu de la subvention votée l'année précédente, et le 6 avril 1888 la compagnie fut admise, par un arrêté du conseil du 25 mars, à passer contrat pour la construction d'une ligne partant de Walkerville, sur la rivière Détroit, et allant à la station de Cedar-Creek.

La ligne ayant été construite et inspectée, la compagnie fut autorisée, le 22 décembre, à la livrer au trafic.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE.

(Voir nos 55, 84, 119 et 122.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Ontaonais. La subvention ne devait pas dépasser \$25,000 pour une distance de 8 milles. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 17 novembre 1885, contrat fut passé pour la construction de 6 milles, devant être terminée pour le 1er janvier 1887.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une nouvelle subvention de \$6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'article 50-51 Vict., chap. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, \$31,600.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans la section 2 de l'acte précité, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la " Compagnie du chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue." A la clôture de l'exercice la somme de \$17,400 était payée ; depuis, la compagnie a reçu \$9,000, ce qui faisait, au 31 décembre 1888, un total de \$26,400.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24, une subvention de \$33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa. Un arrêté du conseil du 15 juin 1888 a autorisé la passation d'un contrat pour cette subvention, mais le contrat n'est pas encore signé.

[1888]

lix

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LEAMINGTON ET SAINTE CLAIRE.

(Voir nos 56 et 123.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention ne dépassant pas \$44,800 a été accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'à Leamington, lac Erié.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, a octroyé une nouvelle subvention de \$6,400, ce qui porte la totalité des subventions à \$51,200.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 13 avril 1886, contrat a été passé avec la Compagnie du chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire, le 3 mai 1886, pour la construction de ce chemin, qui devra être terminé pour le 1er avril 1889. Après inspection du chemin et sous l'autorité d'un arrêté du conseil, la somme de \$32,000 a été payée à la compagnie jusqu'au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MINUDIE.

(Voir n° 121.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24, 1887, autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser \$17,600 pour 5½ milles de son chemin de fer à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, Nouvelle-Ecosse.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 février, un contrat portant la date du 26 mars 1888 a été passé avec la compagnie pour la construction de cette ligne qui devra être terminée avant le 1er mars 1889.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE MONTRÉAL ET CHAMPLAIN.

(Voir nos 51, 125 et 136.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention ne dépassant pas \$30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas \$64,000 a été octroyée à la compagnie. Un arrêté du conseil du 26 août 1887 autorisait la passation d'un contrat, qui fut signé le 25 janvier 1888, pour la construction d'une ligne de 21¾ milles depuis Fort-Covington jusqu'à Massena Springs. A la clôture de l'exercice \$16,400 étaient payés, et au 31 décembre 1888 la compagnie n'avait reçu aucune autre somme.

Par l'acte 51 Vict., ch. 3, une nouvelle subvention de \$9,600 a été octroyée pour trois autres milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL AU LAC MASKINONGÉ.

(Voir n° 74.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention ne dépassant pas \$32,000 a été accordée pour un chemin de fer allant de Saint-Félix au lac Maskinongé,
[1888]

P.Q., et demande ayant été faite par la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, cette compagnie fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, et le 29 septembre fut passé un contrat couvrant une distance de 10 milles, entre Saint-Félix et Saint-Gabriel de Brandon, près le lac Maskinongé; aux termes du contrat, le chemin doit être terminé pour le 1er décembre 1888. Les plans du tracé pour une distance de 12 $\frac{3}{4}$ milles furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 juin 1888. Sous l'autorité d'un arrêté du 26 novembre suivant il a été payé \$19,700, et l'époque de l'achèvement des travaux a été prorogée au 1er décembre 1889.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET SOREL.

(Voir n° 47.)

Par l'acte 48-49 Viet., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de \$69,922. Le chemin, qui a 44.67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels \$1,550 ont été retenues. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

(Voir n° 46.)

Par l'acte 48-49 Viet., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$118,400 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard pour la construction d'une voie ferrée entre le chemin de fer Intercolonial à la station de Sackville jusqu'au détroit de Northumberland, à ou près du cap Tormentine, d'où, au moyen d'un bateau-passeur, raccordement est fait avec le réseau du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 19 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 18 mai suivant pour l'exécution de cette entreprise.

Avant la clôture de l'exercice, des paiements avaient été faits jusqu'à la concurrence de \$113,440, représentant le plein montant de la subvention à laquelle la compagnie avait droit.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC.

(Voir nos 13, 27, 57, 94 et 107.)

En 1883 le parlement autorisa une subvention de \$89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, ou \$70,400 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles." Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), qui accordait une subvention de \$70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la passation d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions. Le chemin doit être terminé pour le 1er août 1890. Aucune partie de ces subventions n'était encore payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD ET DE LA JONCTION DU PACIFIQUE—
DE GRAVENHURST À CALLANDER.

(Voir nos 1 et 16.)

Pour donner à la province d'Ontario l'avantage d'une communication directe avec le Nord-Ouest par voie ferrée, il était nécessaire de construire une ligne raccordant le chemin de fer Canadien du Pacifique au réseau d'Ontario; cette ligne reçut par les actes de 1882 et 1883 une subvention de \$12,000 par mille pour une distance de 110 milles, soit une somme totale de \$1,320,000. Elle s'étend vers le sud, depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de Nipissingue, à l'est du lac Nipissingue, jusqu'au village de Gravenhurst, distance de 111½ milles, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 avril 1884, contrat fut passé le 12 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer du Nord et de la jonction du Pacifique (ci-devant "la Compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et Sault Sainte-Marie"), pour la construction de cette ligne, qui devait être terminée pour le 1er mai 1886.

Le raccordement entre le nord et le sud a été opéré au mois de janvier 1886; un convoi de plein parcours a inauguré le service le 27 de ce mois.

Par un arrêté du conseil du 3 mai 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er août 1886.

Au 31 décembre 1886, le total des paiements s'élevait à \$1,284,400, ce qui laisse \$35,600 pour couvrir certains travaux inachevés. Aucun autre paiement n'a été fait.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NORTHERN AND WESTERN.

(Voir nos 11, 29, 50 et 61.)

En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$102,400 à cette compagnie pour la construction de 32 milles de son chemin à partir du chemin de

fer Intercolonial, près de Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, N.-B. La Chambre avait voté ce crédit pour obtempérer à une demande d'aide en faveur d'une voie ferrée partant du chemin de fer Intercolonial à la traversé de la rivière Miramichi, *viâ* Boiestown et la vallée Nashwaak, jusqu'à Gibson, sur la rivière Saint-Jean, vis-à-vis Frédéricion. En 1884, les travaux n'étant pas encore commencés, le parlement vota un crédit pour la construction, par le gouvernement, de la partie du chemin comprise entre la station de Derby, sur le chemin de fer Intercolonial, et Indiantown, et autorisa l'octroi à cette compagnie d'une subvention de \$128,000 pour l'aider à construire son chemin depuis Frédéricion jusqu'à Miramichi, "au lieu de la subvention proposée en 1883."

Le contrat pour la construction de cette ligne subventionnée, de Frédéricion à la Miramichi, quarante milles de long, fut signé le 24 décembre 1884, un arrêté du conseil du 16 du même mois en ayant approuvé le projet. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1er juillet 1888.

Le tracé des quarante milles a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu toute sa subvention, \$128,000.

En 1885, une subvention de \$19,200 fut accordée à cette compagnie pour continuer sa ligne jusqu'à Boiestown, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 novembre 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 26 du même mois pour l'exécution des travaux. Le tracé fut approuvé par un arrêté du conseil du 27. La ligne, qui a 6 milles de long, devait être terminée pour le 1er novembre 1886. Le chemin fini, un arrêté du conseil fut pris le 13 juillet 1886, autorisant le paiement de \$18,200; la balance, \$1,000, fut retenue pour couvrir les frais d'élargissement de certaines tranchées.

En 1885, le parlement autorisa encore l'octroi d'une subvention de \$140,800 pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *viâ* la vallée de la Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western*, à ou près Boiestown.

La compagnie fit une proposition qui fut acceptée, et, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 7 novembre 1885, contrat fut passé avec elle le 26 du même mois; le tracé de toute la ligne, environ 50 milles, fut approuvé par un arrêté du 27,—l'entreprise devant être exécutée pour le 1er août 1888.

Par l'acto 49 Vict., chap. 10) 1886), une nouvelle subvention de \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les terrains des parties de sa voie pour lesquelles des subventions avaient déjà été accordées, et deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham.

Pour cette subvention, contrat fut passé avec la compagnie le 14 août 1886, couvrant toute la ligne, sauf le prolongement de deux milles qui en fut omis. Le 12 avril 1887, la compagnie a passé un contrat couvrant les deux milles en question; le montant de subvention disponible est de \$6,400.

Au 31 décembre 1887, tout le chemin entre Gibson, vis-à-vis Frédéricton, et Indiantown, était terminé et exploité; distance, 95½ milles. La subvention accordée était de \$313,600 en totalité. La somme réellement applicable est de \$305,600, et elle a été toute payée après l'inspection des travaux et en vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887.

A la date du 29 novembre 1888, un arrêté du conseil fut rendu autorisant le paiement d'une somme de \$6,300 sur la subvention de \$6,400 pour le prolongement en eau profonde à Chatham (\$100 étant retenues pour l'achèvement de certains travaux), et cette somme a été payée.

La partie de la ligne qui raccorde Indiantown à l'Intercolonial, 14 milles, ayant été construite par le gouvernement comme embranchement de la ligne-mère, il y a maintenant une communication directe entre Frédéricton et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ 109½ milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(Voir nos 129 et 135.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ 12 milles, au sud de Lunenburg jusqu'à Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889. Au 31 décembre 1888, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

Par l'acte 51 Vict., ch. 3 (1888) l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas \$147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888 un contrat portant la date du 15 octobre a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 33½ milles de Lunenburg et allant à Middleton sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE D'ONTARIO.

(Voir nos 31 et 115.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, une subvention de \$262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne *via* Newington, Chrysler, Manotick et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention de \$19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles, ce qui porte le total de la subvention à \$281,600.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA GATINEAU.

(Voir nos 8, 26 et 58.)

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885), une subvention de \$320,000 a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le village le Désert, distance de 62 milles.

La compagnie ayant demandé l'autorisation de passer contrat, elle lui fut accordée par un arrêté du conseil du 4 juin 1888. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 11 juillet 1888.

Le contrat, quoique dressé, n'était pas encore signé le 31 décembre, et aucune partie de la subvention n'était payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

(Voir nos 25 et 138.)

En 1884, le parlement accorda à cette compagnie une subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas \$272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse,"—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887. Par arrêté du conseil du 9 juillet 1887, l'époque fixée pour l'achèvement a été prolongée jusqu'au 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil, il a été payé \$24,158 pendant le dernier exercice, ce qui porte le total des paiements à \$174,828, pour une distance de 71 milles à partir d'Aylmer. La subvention était de \$272,000, et la balance impayée est devenue périmée le 1er juillet 1883, aux termes du contrat.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Aylmer et Coulonge, 59 milles.

L'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), autorise l'octroi d'une subvention de \$31,500 à cette compagnie pour construire des ponts sur la rivière Ottawa à la Calbute, et d'une subvention de \$9,600 pour 3 milles de sa voie depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin soient terminés dans quatre ans à partir du 22 mai 1888. Aucun contrat n'a été passé pour les travaux mentionnés par cet acte.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QUÉBEC-CENTRAL.

(Voir nos 22 et 143.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de \$211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-86, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de \$60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1888.

Au lieu de la balance de cette subvention qui devenait périmée le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de \$21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de \$288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles. Le contrat pour l'exécution de cette entreprise n'est pas encore signé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

(Voir nos 2, 14, 49, 82, 126 et 140.)

Par l'acte de 1882 une subvention de \$384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisait cette ligne, reçut une subvention de \$80,000. Par l'acte de 1885 une subvention de \$96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rivière-Nord jusqu'à Saint-Raymond, et par l'acte de 1886 une nouvelle subvention n'excédant pas \$186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$28,000 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) du solde des subventions accordées en 1882 et 1883. La totalité des subventions octroyées à cette compagnie, pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à \$775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883, au sujet des deux premières subventions; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885; le

10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrats pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

Au cours de l'exercice 1887-88, il a été payé \$232,013, ce qui porte la totalité des paiements à \$690,004.

Le chemin est suffisamment terminé pour les fins d'une exploitation immédiate, et il est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, 190 milles de Québec. Au 31 décembre 1888, aucun autre paiement n'avait été effectué.

L'acte 61 Vict., chap. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de \$96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne-mère,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre, et les travaux sont en cours, mais aucune partie de la subvention qui leur est affectée n'était payée au 31 décembre 1888.

LIGNE DIRECTE.

Dans des rapports précédents, et en attendant la conclusion de négociations alors en cours, il a été question, sous le titre "Ligne directe," d'un projet très vaste et très important pour le pays: celui de la construction d'une voie ferrée qui établirait une communication plus directe entre les ports canadiens de l'Atlantique et le réseau de chemins de fer à l'ouest du Saint-Laurent.

Aujourd'hui, certaines parties de ce projet ont été entreprises comme travaux de l'Etat, et une compagnie est en voie de terminer le reste. La route se divise comme suit:—

1. Une ligne partant du fleuve Saint-Laurent à Caughnawaga, allant *via* Sherbrooke, à travers l'Etat du Maine, jusqu'à Harvey, Frédéricion, Salisbury, sur l'Intercolonial, et à Moncton—se raccordant en route aux chemins qui vont à Saint-Andrews et à Saint-Jean, N.-B. Cette ligne est construite par la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

2. Une ligne entre Oxford et New-Glasgow, évitant un long détour et rejoignant le chemin de fer de Prolongement-Est à New-Glasgow. Cette ligne a été entreprise par le gouvernement.

3. Une ligne partant d'un point situé sur l'île du Cap-Breton, vis-à-vis le terminus du Prolongement-Est à Canso, sur la terre ferme, et allant à Sydney et Sydney-Nord. Elle est construite par l'Etat.

On trouvera dans le présent rapport, sous leurs titres respectifs, des renseignements au sujet de ces travaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE NORFOLK-SUD.

(Voir n° 109.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$54,400 à cette compagnie, pour 17 milles de son chemin de fer à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 11 août 1888, la compagnie fut admise à faire un contrat le 23, la date de l'achèvement des travaux étant fixée au 1er juillet 1889.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière, \$54,400, a été payée en vertu d'un arrêté du conseil du 29 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SAINTE-CATHERINE À NIAGARA.

(Voir n° 96.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention n'excédant pas \$38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 12 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le tracé étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA SAINT-JEAN ET DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

(Voir nos 90 et 118.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention de \$70,400 fut accordée pour 22 milles de chemin de fer de Frédérickton à Prince-William, Nouveau-Brunswick, et par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention de \$70,400 fut accordée à la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup pour 22 milles de chemin de fer à partir de Prince-William vers Woodstock.

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élèvent en totalité à \$140,800. Les plans du tracé furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE STEWIACKE À LANSDOWNE.

(Voir n° 87.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas \$80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Inter-
[1888]

colonial passant par la vallée de Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer, Spring-Side, colonies de Stewiacke supérieur et Musquodoboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la vallée de Stewiacke à Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889. Au 31 décembre 1888, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT, BASSES-LAURENTIDES ET SAGUENAY.

(Voir nos 59 et 117.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention de \$217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, cette subvention fut répétée en faveur de la compagnie ci-après désignée.

La Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay ayant présenté une soumission qui a été acceptée, contrat fut passé avec elle le 20 février 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois, qui acceptait aussi les plans du tracé. Ce tracé fut subséquemment modifié sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1887.

A la clôture du dernier exercice, la compagnie avait reçu \$92,813, couvrant une distance de 22½ milles. Au 31 décembre 1888, aucun autre paiement n'avait été fait.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA—DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP À EDMONTON.

(Voir nos 3, 62, 127 et 141.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmonton, le parlement, en 1882, vota une subvention de \$240,000, et par l'acte 48-49 Vict., chap. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas \$258,000 pour une ligne partant de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, soit, en totalité, une somme de \$498,000 pour aider à ces travaux.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885 accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmonton. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *via* le lac

Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886. Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1888, des paiements s'élevant, en totalité, à la somme de \$249,684, ont été faits en vertu d'arrêtés du conseil et après inspection officielle des travaux. Plus tard, d'autres paiements ont été effectués jusqu'à la concurrence de \$151,470, ce qui fait un total de \$401,154 jusqu'au 31 décembre 1888, et il a été retenu \$82,446 pour couvrir le reste des travaux qu'il reste à terminer. Le 22 novembre, la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 3 (1888), une subvention de \$100,000 fut octroyée à cette compagnie pour 20 milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmondston vers la rivière Saint-François, au lieu d'une subvention accordée l'année précédente.

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en fut donnée par un arrêté du 31 décembre 1888 qui approuve aussi le tracé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA TOBIQUE.

(Voir n° 130.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1888), autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$89,600 pour 14 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention précédemment accordée par un arrêté du conseil du 9 juillet 1888. Le 14 septembre 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour construire la voie qui devait être terminée le 31 décembre 1888.

A cette date, aucune partie de la subvention n'était payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TORONTO, GREY ET BRUCE.

(Voir n° 75.)

L'acte de 1886, 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas \$16,000 pour la construction d'un chemin de fer depuis Glenannan jusqu'à Wingham, Ont. Le 20 janvier 1887, contrat fut passé avec la compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 décembre 1886, et les plans du tracé étant approuvés et le chemin étant terminé et inspecté, le paiement de la subvention totale applicable à l'entreprise, \$14,656, a été autorisé par des arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS DE L'OUEST.

L'acte 50-51 Vict., chap. 20 (1887), sanctionné le 23 juin 1887, ratifiait une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887, et qui fut subséquemment modifiée sur le contrat qui accompagne l'acte. La convention se résume en ceci :

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer d'embranchement de Windsor, libé-

rant le gouvernement de toutes réclamations et abandonnant au gouvernement tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ces engagements, elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débetures, etc., dont l'émission était limitée à \$4,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de \$500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débetures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin,—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débetures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie; et la balance, s'il y en avait, devait être remise à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes:—

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées. La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris des mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1888, instructions de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DE L'OUEST D'ONTARIO.

(Voir n° 66.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait l'octroi d'une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni \$256,000 en totalité, pour aider la construction d'un chemin de fer depuis Ingersoll *via* London, jusqu'à Chatham, Ont., et dont la longueur était estimée à 80 milles.

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario, qui avait obtenu la subvention, ayant demandé la permission de construire le chemin de Woodstock à London, au lieu d'Ingersoll, et comme il paraissait que cette nouvelle ligne serait, à cause de sa longueur, plus utile au pays que la route subventionnée,

un arrêté du conseil pris le 8 septembre 1886 permit à la compagnie de passer contrat pour la construction du chemin proposé entre Woodstock et London, 27 milles,—sujet néanmoins à l'approbation du parlement. Ce contrat conditionnel, aux termes duquel le chemin devait être terminé pour le 1er novembre 1887, fut signé le 2 novembre 1886.

Cependant la compagnie a construit une partie de son chemin de fer, dont le tracé a été officiellement approuvé, depuis London en allant vers l'est jusqu'à un point près d'Ingersoll, 19 milles, d'où raccordement peut être fait avec Ingersoll et Woodstock. Inspection faite et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er septembre 1887, la compagnie a reçu \$60,000, montant de la subvention applicable à la longueur du chemin construit, moins \$800 retenues pour couvrir les travaux restant à faire.

Au cours de la session de 1887 fut passé l'acte 50-51 Vict., chap. 62, qui autorise la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec à acquérir, au moyen d'un bail, partie de la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario en voie de construction, allant d'un point du chemin de fer d'Ontario et Québec près Woodstock, *via* London, jusqu'à la rivière Sainte-Claire, et cette location a été approuvée par un arrêté du conseil du 10 octobre 1887.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1888, une convention portant la date du 4 septembre suivant, a été passée avec la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec pour construire la ligne entre London et Chatham avant le 1er août 1890.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur :

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de notre ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ALBERTA ET ATHABASKA.

(Voir n° 158.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à cette compagnie pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Athabaska, et traversant la Saskatchewan du Nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par mille; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, doivent être terminés pour le 20 juillet 1888; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, la subvention a été confirmée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND NORD-OUEST CENTRAL.

(Voir n° 156.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et Battleford dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, est dû à la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest Central, ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de \$1.06 l'acre jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fût terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou à toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. Subséquemment, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 22 juillet 1886, la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut acceptée comme entrepreneur de la construction d'un chemin de fer de Brandon à Battleford, moyennant la subvention en question,—après avoir été constituée en corporation par un arrêté du conseil portant la même date et en vertu des dispositions de l'acte. Le contrat fut signé le 12 septembre 1887. En vertu d'un arrêté du conseil du 15 juin 1888, le temps de l'achèvement des travaux a été prorogé comme suit :—

Par le 1er août 1889, 50 milles.

“ 1er janvier 1890, 100 “

“ 1er “ 1891, 150 “

“ 1er “ 1892, 150 “

Total..... 450 “

Les plans du tracé ont été approuvés jusqu'au 50e mille.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

(Voir nos 153 et 155.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 430 milles de terre, 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession fut faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La date de l'achèvement des travaux fut fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le tracé et les rampes ayant été approuvés, une inspection des travaux fut constatée que jusqu'au 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé

130 milles de son chemin. Un arrêté du conseil du 2 avril 1888 autorisa le transport de la concession de terres pour cette distance. Une autre inspection, faite depuis cette époque, a démontré que jusqu'à la fin de décembre 1886 la compagnie a construit 50 autres milles, ce qui fait un total de 130 milles de la ligne-mère.

Par l'acte 49 Vict., chap. 11, autorité fut donnée de concéder à la compagnie environ 26 milles de terres, 6,400 acres par mille, pour l'aider à construire un embranchement de ce chemin de fer partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Une concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886, les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, 12 milles de long, est terminé.

Aujourd'hui, le 31 décembre 1888, la ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Saltcoats, 206 milles.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU NORD-OUEST DU MANITOBA.

(Voir n° 152.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie 150 milles de terre, 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer de Winnipeg au lac de l'Eau-Blanche.

La charte de la compagnie, octroyée par l'acte 42 Vict., chap. 66 (1879), lui conférerait le droit de construire une voie ferrée de Winnipeg au lac de la Roche, près la frontière occidentale de la province,—ce chemin devant être terminé en cinq ans, c'est-à-dire pour le 15 mai 1884.

Par l'acte 43 Vict., chap. 53 (1880), elle fut autorisée à prolonger sa ligne jusqu'aux houillères de Souris.

Par l'acte 47 Vict., chap. 73 (1884), elle fut autorisée à affermer sa ligne au chemin de fer Canadien du Pacifique,—le temps fixé pour achever la ligne étant prolongé de trois ans au delà de la période inscrite dans la charte, c'est-à-dire jusqu'au 15 mai 1887.

Par un arrêté du conseil du 4 octobre 1884, la compagnie reçut une subvention de 6,400 acres par mille pour toute la distance, environ 152 milles, entre Winnipeg et le lac de l'Eau-Blanche, soit 972,800 acres; la ligne devait être terminée, sur cette distance, pour le 1er octobre 1885. Le tracé a été approuvé comme suit :—

Par un arrêté du 3 novembre 1881—depuis la rue Aikins, Winnipeg, jusqu'à la section 18, township 7, rang 40, à peu près 52 milles. Ce sera un point à environ 4 milles au sud de ce qui est appelé Anse-à-l'Orme.

Par un arrêté du conseil du 1er avril 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, le point maintenant appelé Anse-à-l'Orme, allant à l'ouest en suivant une tangente jusqu'à la section 31, township 7, rang 9. C'est l'embranchement nord allant vers l'ouest.

Par un arrêté du conseil du 10 septembre 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, passant par Carman et Manitou et la rive sud du lac Blanc, et allant à la frontière occidentale du Manitoba, entre les rangs 29 et 30. C'est l'embranchement sud.

Un arrêté du conseil du 6 avril 1885 modifia la concession accordée par l'arrêté du 4 octobre 1884, de façon à la rendre applicable à un changement dans le tracé du chemin et aux sections suivantes :—

1. Depuis le township 7, rang 4 (la partie de Winnipeg au township 7, rang 6, environ 50 milles, étant déjà terminée), jusqu'à Manitou.....	} 110
2. De Manitou au lac de l'Eau-Blanche.....	
3. Du township 8, rang 4, au township 8, rang 9.....	20
	<u>130</u>

L'arrêté répartissait aussi les 972,800 acres également sur les 130 milles = 7,483,84 acres par mille.

Un arrêté du conseil du 11 septembre 1885 prolongea jusqu'au 6 avril 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux.

Un arrêté du conseil du 5 avril 1886, après rapport d'inspection fait par l'ingénieur en chef des chemins de fer, constatant l'achèvement de 100 milles, autorisa le transfert de 748,384 acres à la Compagnie du Sud-Ouest du Manitoba.

Par un arrêté du conseil du 15 novembre 1886, il fut décidé d'appliquer à certains autres prolongements terminés, savoir : sur l'embranchement sud, à partir de Boisevain-Ouest, 21 milles ; sur l'embranchement nord, à partir de Holland-Ouest, 20 milles—la réserve faite pour la section n° 1 sous l'autorité de l'arrêté du 6 avril 1885. Le reste devait être retenu comme subvention pour la dite section n° 1, depuis le township 7, rang 4, jusqu'à Manitou, dont la construction fut retardée, la Compagnie du Pacifique, locataire du chemin, ayant déjà, par sa ligne du sud, communication avec Manitou à partir de Winnipeg.

Par un arrêté du conseil du 6 mars 1887, le tracé de celle des deux coupes située au nord fut approuvé pour une distance totale de 60 milles depuis l'Anse-à-l'Orme jusqu'à la section 10, township 7, rang 14. De cette subvention, les premiers 30 milles étaient pour un tracé préalablement approuvé, mais aujourd'hui modifié.

Après une nouvelle inspection et un autre rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement établissant que le chemin était en état d'être exploité sur une autre distance totale de 60 milles, un arrêté du conseil du 19 mars 1887 autorisa le transport de la subvention pour cette distance. Au 31 décembre 1887, la ligne était exploitée jusqu'à Glenboro', (chaînon du nord) 105 milles ; aussi sur le chaînon du sud jusqu'à Deloraine, un point 101 milles à l'ouest de Manitou et 203 milles de Winnipeg.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DE MEDICINE-HAT.

(Voir n° 160.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships nos 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession fut faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par un arrêté du conseil du 18 décembre 1888, le temps fixé pour l'achèvement du chemin a été prorogé au 1er décembre 1889.

COMPAGNIE DE HOUILLE ET DE NAVIGATION DU NORD-OUEST.

(Voir n° 151.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 30 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 110 milles de terres, 3,800 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre. Par l'acte 50-51 Vict., chap. 22, cette concession fut portée à 3,840 acres par mille.

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donnée au tracé de la ligne, et après inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin—savoir : depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre accepta le chemin comme terminé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ET DE VAPEURS DE LA QU'APPELLE, DU LAC LONG ET DE LA SASKATCHEWAN.

(Voir n° 154.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité fut donnée d'accorder une concession de 6,400 acres de terres pour une ligne partant d'un point près Régina, et allant aux eaux navigables du lac Long.

Le 30 décembre 1884, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention à la compagnie.

Le tracé du chemin entre Régina et les eaux navigables du lac Long, distance d'environ 23 milles, a été approuvé par arrêté du conseil du 25 septembre 1886.

Une inspection du chemin, faite au mois de mai 1886, fit constater qu'il était terminé et en bon état sur une distance de 20-10 milles.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, autorité fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour un prolongement de sa ligne à partir d'un point près du terminus nord de la partie terminée du chemin de fer près le lac Long jusqu'à un point près le coude de la rivière Saskatchewan du Nord, avec embranchement jusqu'à Prince-Albert et Battleford, environ 325 milles.

[1888]

Le 20 juin 1887, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention. La compagnie s'est engagée à construire et à mettre les premiers 50 milles en état d'exploitation pour le 20 juillet 1888, la partie qui s'étend jusqu'à la traverse de la Saskatchewan du Sud dans le cours des douze mois suivants, et tout le chemin pour le 25 mai 1891.

Le 31 août 1888, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 11 du même mois, il fut passé avec la compagnie, sujet à l'approbation du parlement, une convention en vertu de laquelle des arrangements sont pris pour transporter voyageurs, malles et provisions pour le gouvernement jusqu'à Saskatoon, près de la Saskatchewan du Sud, à environ 160 milles de Regina, pendant une période de dix ans,—le gouvernement payant \$50,000 par année pour ce transport, le surplus des recettes sur cette somme allant à la compagnie, et le paiement du déficit, s'il en est, étant garanti au gouvernement par la retenue d'une partie de la subvention en terres. Par cette convention la compagnie a jusqu'au 1er juillet 1889 pour terminer les premiers cinquante milles à partir du lac Long.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIRES DE WINNIPEG ET DE LA BAIE-D'HUDSON.
(Voir n^o 150.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson: 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vict., chap. 59, constitua en corporation "la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson," avec pouvoirs de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et allant à Port-Nelson et Churchill ou quelque autre point sur la baie d'Hudson; aussi de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Victoria., chap. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, comme suit:—

		Acres.
Autorisé par l'acte 47 Vict., chap. 26, sanctionné le 19 avril 1884.	} Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée, 225 milles.....	1,440,000
	} Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles.....	5,440,000
	} Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du Parlement.)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit : 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère ; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, devra être terminé par le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA MONTAGNE-DE-BOIS À QU'APPELLE.

(Voir n° 157.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle jusqu'au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 23 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887,) la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente jusqu'à la construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique ; aux termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin devront être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Le gouvernement ayant été saisi d'un projet de construction d'un tunnel dans le détroit de Northumberland pour raccorder les réseaux de chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, a jugé à propos, avant de prendre une décision dans une affaire aussi importante, d'être renseigné par ses ingénieurs sur la praticabilité du projet. Le 24 août 1889, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser une certaine dépense pour faire pratiquer des forages entre le cap Traverse, sur l'île, et le cap Tormentine, sur la terre ferme, distance de 8 milles.

Les ingénieurs chargés de l'exploration réussirent à faire des forages à chaque quart de mille sur les premiers trois milles en partant du cap Traverse, et à chaque demi-mille sur le reste de la distance. Sur les premiers 5½ milles, le foret passa à travers du sable et du gravier jusqu'à ce qu'il atteignît de la terre à brique. Du 5½ mille au 6¼, depuis le sable et le sable dur gris jusqu'à la terre à brique. Du 6¼ mille au 8e, c'est-à-dire jusqu'au littoral de la terre ferme, dans la vase, le sable et la glaise rouge jusqu'à la roche. La plus grande profondeur d'eau est de 96 pieds et se trouve à 4½ milles du cap Traverse; au 6¼ mille il y a un rocher couvert par 9 pieds d'eau et environ 10 pieds de sable. A cette exception près le fonds est très uniforme et bon.

TUNNEL DE LA RIVIÈRE SAINTE-CLAIRE.

En 1884, une compagnie, "la Compagnie du tunnel de la frontière de Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 47 Vict., chap. 82, pour construire un tunnel partant d'un point dans ou près la ville de Sarnia, Ontario, et allant à la cité de Port-Huron, Michigan, Etats-Unis; l'acte prescrivait que les plans du tunnel et de ses ouvrages devaient être approuvés par le gouverneur en conseil avant l'exécution de l'entreprise.

Des plans satisfaisants ayant été soumis, ils furent approuvés par un arrêté du conseil portant la date du 24 novembre 1886.

La longueur du tunnel lui-même sera de 5,280 pieds, ou un mille, dont 2,310 pieds sous la rivière. Pour la partie centrale de cette distance, 1,500 pieds seront de niveau; la rampe, de chaque côté, sera de 1 à 50. La longueur totale du tunnel et de ses abords sera de 15,150 pieds, et il fera un raccordement entre le chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer Chicago et Grand-Tronc. Le tunnel, de forme cylindrique, aura un diamètre de 20 pieds de jour. Il sera doublé en fonte. La plus grande profondeur de l'eau au sommet du tunnel sera de 40½ pieds, et son minimum, de 15 pieds. Les machines sont installées, et les travaux se poursuivent activement.

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER.

A la suite des débats qui ont eu lieu au parlement sur l'opportunité de constituer une cour de commissaires des chemins de fer, et dans le but de recueillir des données sûres qui puissent servir à la solution de la question, une commission

royale a été constituée, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1886, et depuis cette époque elle a institué des enquêtes dans plusieurs localités. Les commissaires ont présenté leur rapport le 14 janvier 1888, et les renseignements qu'il contenait ont beaucoup servi à la préparation de l'acte des chemins de fer qui a été passé au cours de la dernière session.

CANAUx.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'État sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et les lacs ;
2. De la rivière des Outaouais ;
3. De la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
4. De la Trent ;
5. Du Richelien, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain ;
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception du revenu provenant des canaux étant du ressort du département du revenu de l'intérieur, il faut consulter le rapport annuel de ce département pour tout renseignement à ce sujet. Le même rapport traite aussi d'une manière générale du mouvement de la navigation sur ces canaux.

Le tableau suivant, qui fait voir le revenu des différents canaux, les loyers de pouvoirs d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1887, a été fourni par le département du revenu de l'intérieur.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de pouvoirs d'eau.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Welland	154,332 91	.....	312 00	.....	5,331 52	159,976 43
Saint-Laurent.....	60,592 54	4,349 34	73 00	15,171 93	23,634 21	103,821 02
Chambly	21,935 37	20 00	50 70	.....	240 00	22,246 07
Ottawa.	54,276 31	.....	149 20	.....	46 00	54,471 51
Rideau.....	5,765 87	13 59	56 43	87 00	1,641 76	7,564 64
District de Newcastle..	319 92	.....	.....	.....	.....	319 92
Saint-Pierre	2,793 82	.....	.....	.....	.....	2,793 82
	300,016 74	4,382 93	611 33	15,258 93	30,893 48	351,193 41

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, avec les

lacs qui les relie, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.—(On trouvera à l'annexe n° 18, p. 149, un tableau indicateur des distances intermédiaires.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles; l'éclusage total (ou la chute directement rachetée par des écluses) est de 533¼ pieds; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault-Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de long et une écluse dont les dimensions sont comme suit :—Longueur, 515 pieds, largeur, 80, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds.*

Le gouvernement fédéral a pris des mesures pour construire, sur le côté canadien, une écluse et un canal dont on trouvera une description à la page 99 du présent rapport.

Comme il a été remarqué dans le rapport présenté l'année dernière, en 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds au plus bas niveau du Saint-Laurent; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent est, pour diverses raisons, sujet à des fluctuations qu'il était impossible de préciser à l'époque où les canaux furent construits; et des observations régulières et l'expérience des années qui se sont suivies depuis, ont démontré que, tandis que d'un canal à l'autre l'eau est à toute époque suffisamment profonde pour des bâtiments d'un tirant de neuf pieds, cette hauteur d'eau ne peut pas toujours être maintenue dans les canaux, ceux-ci n'étant pas assez profonds.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau sur les buses des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (Voir le rapport de l'ingénieur en chef, 1880) :—

* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté le 1er octobre 1888 et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1888, il paraît qu'une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et qu'on est à creuser le canal en conséquence. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient : 800 pieds de long, 100 pieds de large, avec 21 pieds d'eau sur les seuils; le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal est estimé à \$4,738,865. Au mois d'août 1886, le congrès a voté un crédit de \$250,000, et un autre crédit de \$1,000,000 au mois d'août 1888. [D'après le même rapport et ses annexes, il paraît que pendant l'exercice clos le 30 juin 1888, le canal a été ouvert durant 210 jours, qu'il y est passé 8,823 navires portant 5,591,169 tonneaux de fret, et 29,494 passagers; le nombre des éclusages a été de 3,940.

	Pieds.	Pouces.
Canaux de Williamsburg—		
Rapide-Plat, écluse de prise d'eau.....	6	7
“ “ entrée d'aval	7	0
Galops, écluse de prise d'eau.....	8	1
Iroquois, entrée d'aval	9	3
Pointe-Farran	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau.....	8	3
“ entrée d'aval.....	9	0
Beauharnois.....	10	10
“	9	3

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un jaugeage de 14 pieds : les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Comme le public prend un vif intérêt à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, nous donnons ici un bref résumé des matières qui sont traitées plus au long dans les annexes, sous leurs différents titres. Ce résumé, qui fait voir les travaux d'agrandissement exécutés jusqu'ici et ceux qui restent à faire, peut avoir son utilité :—

Canal de Lachine.—Ce canal est terminé pour une navigation de 11 pieds, avec écluses, ponts et ponceaux adaptés à une navigation de 14 pieds. Les travaux restant à exécuter consistent à approfondir davantage de deux pieds le prisme du canal sur une distance d'environ 6 milles sur les 8½ milles qui forment le canal. La moitié à peu près de ce creusage devra être faite dans la roche. Il n'a pas été exécuté de travaux de creusage sur ce canal durant le dernier exercice.

Canal de Beauharnais.—On n'a pas encore commencé les travaux d'agrandissement sur ce canal, mais les examens sont en cours.

Canal de Cornwall.—Sur les six nouvelles écluses nécessaires, deux ont été construites à l'extrémité d'aval, et elles sont de service ; les quatre autres sont données à l'entreprise, ainsi que l'agrandissement et l'approfondissement de tout le canal pour une navigation de quatorze pieds. Des 11½ milles que le canal couvre, 1½ milles environ ont une profondeur navigable de 9 pieds seulement.

Canaux de Williamsburg :—

Pointe de Farran.—Aucuns travaux exécutés ici. Le canal a trois quarts de mille de long, avec une écluse, et sa profondeur navigable est de 9 pieds.

Rapide Plat.—Une nouvelle écluse est terminée et de service ; il en reste encore une à faire. Du prisme du canal, qui a quatre milles de long, on a terminé de creuser à 14 pieds à peu près trois quarts de mille.

Canal des Galops.—Les abords de l'entrée d'amont ont été améliorés; une écluse de prise d'eau et une écluse d'ascension partant du fleuve en aval des rapides jusqu'à un point qui relie l'entrée d'amont au chenal en eau profonde, sont en cours de construction à l'entreprise.

Canal Welland.—Tous les travaux, y compris ceux du creusage, sont maintenant terminés, et le canal est suffisamment profond pour admettre les navires tirant 14 pieds.

Indépendamment de ce qui précède, le chenal même du fleuve Saint-Laurent oppose à une navigation de quatorze pieds des obstacles qu'il est nécessaire de faire disparaître. Des travaux entrepris à cette fin sont très avancés dans la partie la plus difficile et la moins profonde du fleuve, les rapides des Galops, et dans lesquels un chenal qui donne un passage sûr aux navires tirant quatorze pieds est à peu près terminé. De Cornwall en descendant par le lac Saint-François, il existe déjà un chenal d'une profondeur suffisante pour une navigation de 14 pieds; si la chose devenait nécessaire, il serait possible de l'améliorer à peu de frais sur quelques points.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau		
sur les seuils. { à 2 écluses.	16 “	18 “
{ à 3 écluses.	9 “	14 “
Largeur moyenne du canal neuf.....		150 “

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Le nouveau canal ayant été prolongé sur une certaine distance en amont de l'ancien canal, l'ascension totale a été portée de 44¾ pieds à 45.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds

d'eau. Sur le lac Saint-Louis et jusqu'à Lachine—distance d'une quinzaine de milles—le chenal actuel, qui est large et profond, pourrait être utilisé sur un espace d'environ 11 milles. Sur les quatre milles d'aval, cependant, il aurait besoin d'être approfondi et élargi à certains endroits.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1887 et rouvert le 1er mai 1888.

Les navires n'ont pas éprouvé de retards, et les ouvrages n'ont pas subi d'avaries. Pendant les mois d'hiver, à cause du peu d'eau qu'il y avait dans le lac Saint-Louis, on a dû restreindre les opérations des fabriques et moulins auxquels le canal fournit la force mouvante. Les ouvrages ont été entretenus en bon état.

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 8, p. 100.)

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	11½ milles statutaires
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 do
Largeur du canal au plafond.....	80 do
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 do

Ce canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15½ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1887 et rouvert le 1er mai 1888.

Pas d'accidents ni d'interruptions. (Annexe 8, p. 102.)

Rien n'a été fait pour l'agrandissement de ce canal.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.....	11½ milles statutaires
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses (quatre).....	200 x 45 pieds.
Dimensions des deux écluses d'aval.....	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 do
Largeur du canal au plafond (excepté à deux ponceaux)	100 do
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 do

Depuis la tête du canal de Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32½ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 4 décembre 1887 et rouvert le 2 mai 1888. (Annexe 10,

Le canal a été en bon ordre jusqu'à la fin de l'exercice. Dans la soirée du 11 octobre 1888, une brèche considérable de près de 300 pieds s'est produite dans la levée du canal entre Mille-Roches et Moulinette. La reformation de la levée a été extrêmement difficile et coûteuse, non seulement par suite de l'étendue des réparations à faire, mais en raison de la température exceptionnellement humide qui a retardé les opérations. En conséquence, la navigation a été retardée de cinq semaines environ. Quoique suffisamment réparée pour permettre de rouvrir le canal avant la clôture de la navigation, la levée aura besoin d'être solidifiée davantage cet hiver.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancienne ligne) ont constamment servi durant la saison de navigation. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 ; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Les quatre écluses qu'il reste à faire sont toutes en cours de construction, ainsi que les déversoirs et les ponts ; on est aussi à approfondir et élargir la prise du canal.

Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour laisser passer les bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

Ces canaux ont été fermés le 5 décembre 1887, et rouverts le 21 mai 1888.

La navigation n'a subi aucune interruption, quoique le bas niveau du fleuve au commencement de l'été ont rendu difficile de conserver aux canaux la profondeur d'eau nécessaire. (Voir annexe 11, p. 119.)

On trouvera à l'annexe 11, p. 120, un tableau qui donne le maximum et le minimum de la profondeur d'eau dans les écluses de ces canaux.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ de mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	4 pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au plafond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux

navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas encore pris de mesures pour agrandir ce canal.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses.....	2 "
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le Rapide-Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse est terminée, et les derniers travaux à exécuter sont avancés. On est à prendre des mesures pour agrandir la partie d'aval, c'est-à-dire le prisme et l'écluse à la sortie du canal.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7½ milles.
Nombre d'écluses.....	3
Dimension des écluses.....	200 pieds x 40 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	15½ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au plafond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux en voie d'exécution ont pour but d'approfondir, à l'extrémité d'amont, un chenal conduisant à l'eau profonde, afin de donner cours aux bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ils sont terminés en quelque sorte, et l'accès du canal est

devenu beaucoup plus facile. Il reste à pousser le creusage de 14 pieds jusqu'à l'eau profonde en aval des rapides en construisant une écluse de prise d'eau en cet endroit et une écluse d'ascension à la rivière. Ces travaux sont à l'entreprise.

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Le rapide des Galops (7 milles en aval de Prescott), le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, est en ce moment creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880, consistent dans l'excavation d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, à l'eau basse, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ceci implique une profondeur de 17 pieds.

Tous ces travaux sont terminés, et les balises et amers de direction seront mis en place pour la saison de 1889.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 14 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Érié.

On n'a pas encore pris de mesures pour donner plus de largeur aux écluses.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal.....	27 $\frac{1}{5}$ milles.	26 $\frac{3}{4}$ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3).....	.....	2
Nombre d'écluses {	d'ascension.....	} d'ascension 25
	de prise d'eau.....		de prise d'eau 1
Dimensions.....	1 écluse 200 x 45 pds.	} 270 pds. x 45 pds.
	1 " 200 x 45 "	
	1 de partage 230 x 45	
	24 150 x 26 $\frac{1}{2}$	
Ascension totale par les écluses.....	326 $\frac{3}{4}$ pieds.	326 $\frac{3}{4}$ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	10 $\frac{1}{4}$ "	14 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à
la rivière Welland 2,622 pieds.

" Du canal à Welland à la rivière, *via*
l'écluse à l'aqueduc..... 300 "

" De la tranchée de Chippewa à la
rivière Niagara..... 1,020 "

Nombre d'écluses — Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson.....	2
Dimensions des écluses.....	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland.....	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pds. 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.....	21 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 “
Ascension par les écluses.....	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.....	1¼ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	185 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11 “

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, servant pour le nouveau canal et l'ancien; deux sur le lac Érié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour la rigole d'alimentation à Port-Maitland; et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippewa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port-Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11½ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Les canaux ont été fermés le 5 décembre 1887, et rouverts le 1er mai 1888.

On trouvera aux pages 137 et 138 du présent rapport, des tableaux qui donnent la plus grande et la plus faible profondeur d'eau sur les buses des anciennes et des nouvelles écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne; aussi, la profondeur moyenne de l'eau sur les seuils des anciennes écluses, aux deux endroits, pendant les mois de juin 1887 et 1888. Il résulte de ces données que la profondeur de l'eau sur le busc de la nouvelle écluse de Port-Dalhousie était de 17 pieds 10 pouces, et de 16 pieds 2½ pouces en 1888, tandis que sur le busc de la nouvelle écluse de Port-Colborne elle était de 16 pieds 6 pouces en 1887, et de 15 pieds 5½ pouces en 1888.

NOUVEAU CANAL.

Il n'est arrivé aucun accident grave cette année.

On trouvera dans le rapport du surintendant (Annexe 12, page 122) des détails complets sur les différents travaux de réparations, renouvellements, etc., exécutés dans le cours de l'exercice.

ANCIEN CANAL ET CANAL D'ALIMENTATION.

Les réparations et renouvellements devenus nécessaires dans le cours de l'exercice ont été exécutés, et les constructions ont été maintenues en bon état. (Annexe 12, page 129).

Il convient de faire observer que dans la réfection de certaines jetées à l'entrée de Port-Dalhousie, l'ingénieur en chef des canaux a substitué au bois du béton dont la durabilité fera plus que compenser le surcroît de dépenses.

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245 $\frac{1}{2}$ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route:—

- L'écluse Sainte-Anne;
- Le canal de Carillon;
- do Grenville;
- do Rideau.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal:—

Section de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine.....	8 $\frac{1}{2}$	.....
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne.....	15	23 $\frac{1}{2}$
Ecluse Sainte-Anne et jetées.....	$\frac{1}{8}$	23 $\frac{5}{8}$
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon.....	27	50 $\frac{5}{8}$
Canal de Carillon.....	$\frac{3}{4}$	51 $\frac{3}{8}$
Du canal Carillon au canal Grenville.....	6 $\frac{1}{4}$	57 $\frac{5}{8}$
Canal de Grenville.....	$\frac{3}{4}$	63 $\frac{3}{8}$
Du canal de Grenville à l'entrée de la navig. du Rideau.	56	119 $\frac{3}{8}$
Navig. du Rideau, aboutissant à Kingston.....	126 $\frac{1}{4}$	245 $\frac{5}{8}$

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ mille.	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1	1
Dimensions de l'écluse.....	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.....	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 do	9 do

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23 $\frac{1}{2}$ milles du port de Montréal.

Fermée le 28 novembre 1887, cette écluse était rouverte le 2 mai 1888.

La navigation n'a pas été interrompue, et il n'y a pas eu d'accident.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux disponibles. (Annexe 9, page 116.)

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ mille
Nombre d'écluses.....	2.
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Fermé le 30 novembre 1887, ce canal était rouvert le 2 mai 1888.

Le trafic n'a subi aucune interruption. (Annexe 9, p. 116.)

Par la construction du barrage de Carillon, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de sept milles, jusqu'au pied du canal Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, de façon que la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse d'entrée de ce canal a été augmentée, et la nécessité du canal de la Chute-à-Blondeau, situé entre ces deux endroits, n'existe plus.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses.....	5 "
Dimension des écluses.....	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	43 $\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	50 à 80 "

Depuis la tête du canal de Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville, le cours navigable est de $5\frac{1}{2}$ milles.

Le canal est situé à 56 milles, environ, en aval de la ville d'Ottawa; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 30 novembre 1887, il a été rouvert le 2 mai 1888. (Annexe 8, p. 106.)

HAUT DE L'OUTAOUAIS.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	18 à 20 "
Profondeur d'eau sur les seuils.....	6 pieds.
Longueur collective des digues.....	625 "

Depuis le canal de Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à l'Islet, rachètent les rapides de la Culbute ou de l'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, a été établie entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute. (Ann. 9, p. 117.)

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable.....	126 $\frac{1}{4}$ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston.	{ 33 d'ascension, à l'eau haute. 14 de chute.
Différence totale		{ 282$\frac{1}{4}$ d'ascension. 164 de chute.
des niveaux, 446 $\frac{1}{4}$.	durant les hautes eaux.
Dimensions des écluses.....	134 x 33 pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.....	4 $\frac{1}{2}$ pieds.
Largeur du canal au fond.....	} 60 " dans la terre. 54 " dans le roc.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataragoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le point culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Le bief de descente de l'est jusqu'à Ottawa est alimenté par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Le bief de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, est alimenté par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux de bief de descente, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataragoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

Close le 25 novembre 1887 aux Moulins de Kingston, la navigation était ouverte le 3 mai 1888.

Elle n'a pas subi de retards dans tout le cours de l'exercice.

Le trafic du canal accuse une augmentation.

Une sécheresse continue a fait baisser l'eau dans le canal; mais le niveau de l'eau dans les biefs de descente, entre le point culminant et Ottawa, a été maintenu à la hauteur nécessaire jusqu'à la clôture de la navigation. Dans les biefs de descente, cependant, à partir du point culminant en allant vers Kingston, l'eau est tombée au-dessous du niveau navigable, à Newboro, la première écluse de descente, depuis la première semaine de septembre jusqu'à la clôture de la navigation, alors qu'il n'y avait plus que 4 pieds 6 pouces d'eau sur le busc de l'écluse, et dans le bief de Kingston-Mills vers le 8 août, alors qu'il n'y avait que 4 pieds 1 pouce sur le busc d'amont. Il a tombé peu de neige en cet endroit, et les lacs n'ont pu fournir le volume d'eau ordinaire. Les crues du printemps sur la Rideau n'ont pas été considérables.

En 1885, le parlement vota un crédit de \$20,000 "pour travaux destinés à augmenter le volume d'eau du canal et de la rivière Gananoque." En conséquence, un arrêté du conseil du 16 novembre 1885 autorisa un contrat en vertu duquel la Compagnie hydraulique de Gananoque entreprit l'exécution de travaux ayant pour objet de hausser le niveau d'eau de cette rivière, et reçut \$8,000 en acompte. La compagnie a terminé la partie des travaux qui lui avaient été donnés à l'entreprise. (Annexe 13, p. 139.)

(Pour l'indication des stations entre Ottawa et Kingston, voir Annexe 19, p. 150.)

CANAL DE LA RIVIÈRE TAY.

Ce canal, lorsqu'il sera terminé, formera un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth, distance d'environ 6 milles.

Les travaux, qui comprennent la construction d'un barrage et de deux écluses de 134 pieds sur 32, avec une profondeur de 5 pieds 6 pouces dans les plus basses eaux, ainsi que l'approfondissement du chenal de la rivière Tay en certains endroits, et un canal entre le lac Rideau et la rivière Tay, distance d'environ 1 $\frac{1}{2}$ mille, sont terminés, et établissent une communication avec la ville de Perth par la rivière. Les bassins et les ponts en rapport avec le canal sont en construction dans la ville. (Annexe 14, p. 142.)

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York:—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours.....	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal Chambly.....	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany.....	7	265
D'Albany à New-York.....	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45.
Ascension totale par l'écluse.....	5 do
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 do à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est..	300 do
do do ouest.	690 do

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 25 novembre 1887, et rouverte le 19 avril 1888.

Cette écluse, qui a été construite en 1849, et qui a été pendant plusieurs années en très mauvaise condition, est en cours de réparation.

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles.
Nombre des écluses.....	9
Dimensions des écluses :	
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean.....	122 pieds
Ecluse d'ascension n° 2.....	124 "
" 3, 4, 5, 6.....	118 "
" 7, 8, 9, écluses accolées.....	125 "
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 de l'eau.....	60 "

} De $22\frac{1}{2}$ à 24 pds.
de large.

Faisant suite aux 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de 12 milles.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1887 et rouvert le 8 mai 1888.

A Chambly et à Saint-Jean, les jetées conductrices ont été considérablement avariées par la glace, en 1886-87. Dans le cours du dernier exercice celles de Saint-Jean ont été reconstruites et exhaussées, au prix de \$6,000.

La crue tout à fait extraordinaire des eaux de la rivière Richelieu, le printemps dernier, a partiellement démoli le canal construit entre Saint-Jean et l'île Sainte-Thérèse, sur une distance de 3 milles. Des mesures ont été prises pour le

réparer et pour exhausser les levées : des travaux à cet effet ont été exécutés pour une somme de \$10,636 au cours du dernier exercice.

Parties des écluses nos 1, 3, 4 et 6 ont été reconstruites et ont coûté \$35,000.

Les crédits affectés à ces travaux de réparations et d'améliorations ont été portés au compte du revenu. Un nouveau dragueur à vapeur et des chalans ont été construits, au prix de \$19,240, pour faire le service dans la division d'aval des canaux du Saint-Laurent. (Voir annexe 8, p. 104.)

RIVIÈRE RICHELIEU.

L'hydrographie de la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et Rouse's-Point, a été continuée au cours de l'exercice. On a fini de lever les plans de cette partie de la rivière, et des cartes ont été dressées. (Voir pp. 109 et 115.)

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes).

Dimensions, 48 x 200 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.

Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.

Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 7 janvier 1888 ; rouverte le 8 avril 1888.

Les ouvrages du canal sont en bon ordre, sauf l'ancien mur de soutènement sur le côté ouest du canal, qui est en mauvaise condition. Le mur de soutènement à l'entrée sud, détruit par le taret, a été réparé. Les relevés du trafic font voir que 1,194 navires à destination du nord et 966 à destination du sud sont passés par ce canal. (Annexe 17, p. 148.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, [1888]

de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron,—la distance totale étant de 235 milles environ.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Toronto.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles.		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley....		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam.....	61	
	<u>132½</u>	<u>32¾</u>
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam.....		165
De la Pointe à l'Esturgeon sur le lac à l'Esturgeon, 43¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du lac Scugog.....		27½

Voici la liste des ouvrages :—

LIGNE-MÈRE, DE TRENTON AU LAC BALSAM.

Rapides de Chisholm.

	Distances en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir....	15½
<i>Percy-Landing.</i>	
Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume	28½
<i>Campbellford.</i>	
Estacades conductrices.....	34¾
<i>Chutes du Milieu.</i>	
Les constructions sont quatre barrages et deux glissoirs	37¾
<i>Baie du Corbeau.</i>	
Estacade d'arrêt.....	38

<i>Chutes de Heeley.</i>	
Un barrage et un glissoir.....	42 $\frac{3}{4}$
<i>Hastings, rapides de Crook.</i>	
Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir.....	56 $\frac{1}{2}$
<i>Rapides de Whitlas.</i>	
En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal	92 $\frac{7}{8}$
<i>Peterboro.</i>	
Trois piliers et une estacade.....	94
<i>Lakefield.</i>	
Un barrage et un quai.....	103 $\frac{1}{2}$
<i>Pointe de Young.</i>	
Une écluse (ouvrage provincial) et un barrage.....	108 $\frac{1}{2}$
<i>Burleigh.</i>	
Glissoirs, 2 barrages, 2 écluses (neuves).....	118
<i>Rapides de Lovesick</i>	
Une écluse et un barrage.....	119 $\frac{1}{2}$
<i>Rapides de Buckhorn.</i>	
Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Buckhorn et Chemong. Une écluse et un glissoir (nouvelles constructions).....	125
<i>Bobcaygeon.</i>	
Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénélon et l'écluse de Lindsay.....	140 $\frac{3}{4}$
<i>Chutes de Fénélon.</i>	
Un grand glissoir et des estacades, 2 écluses accolées (neuves)	154 $\frac{3}{4}$
<i>Rosedale.</i>	
Une vieille écluse entretenue par le gouvernement d'Ontario, donnant accès du lac Cameron au lac Balsam.....	162 $\frac{3}{4}$
BRANCHE DU LAC À L'ESTURGEON AU LAC SCUGOG.	
<i>Lindsay.</i>	
L'ancienne écluse reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils.....	161 $\frac{1}{2}$
La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog.....	190

Dans les différents biefs, l'eau a été maintenue à une assez bonne hauteur.

Le tableau des éclusages sur les différents canaux accuse le passage de 1,140 navires durant la dernière saison de navigation, contre 1,574 en 1886-87.

Close le 25 novembre 1887, la navigation a été rouverte le 25 avril 1888.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent sont les suivantes : Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes de Fénélon, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young. Ces constructions qui sont toutes terminées ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice 1886-87.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Stony jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ $2\frac{1}{4}$ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux, qui consistaient dans la construction de trois écluses d'ascension de certains barrages sont terminés.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse d'ascension, a été construit. Les travaux sont terminés.

A Bobcaygeon, $15\frac{3}{4}$ milles des rapides Buckhorn, un nouveau barrage devant en remplacer deux vieux est en cours de construction. Par ces travaux, le niveau de l'eau est réglé jusqu'aux chutes de Fénélon.

Aux chutes de Fénélon, à 15 milles des rapides Buckhorn, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses d'ascension et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes :—

Longueur.....	134 pieds.
Largeur.....	33 do
Hauteur d'eau sur les seuils.....	5 do

(Ann. 15, p. 143, et ann. 16, p. 146.)

CANAL MURRAY.

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario.

Les travaux, commencés à l'entreprise au mois d'août 1882, comprennent une tranchée de $4\frac{1}{2}$ milles de long, dans l'isthme, et des améliorations de dragage et autres aux entrées d'amont et d'aval, sur une distance de $9\frac{1}{2}$ milles.

Le canal a une profondeur de 11 pieds au-dessous du plus bas niveau connu du lac, ou 12 pieds 6 pouces au-dessous du niveau ordinaire du lac, et une largeur de 80 pieds au fond. Il n'y a pas d'écluses.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Il reste encore à faire une certaine quantité de creusage pour obtenir la largeur voulue, et enlever quelques roches de fond près l'extrémité de Brighton; le dragage d'un chenal à travers une partie du havre est terminé. Les jetées, aux entrées est et ouest du canal, sont terminées, ainsi que trois ou quatre ponts. La nouvelle entrée du havre de Presqu'île par le lac a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du feu principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur est de 16 pieds.

On espère que tous ces travaux seront terminés et le canal ouvert au trafic pendant la saison de 1889.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

On a l'intention de construire ce canal sur le côté canadien de la rivière Sainte-Marie, entre les lacs Huron et Supérieur, à travers l'île de Sainte-Marie sur le côté nord des rapides.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La distance à travers l'île est d'environ deux tiers de mille. Le canal aura une largeur moyenne de 150 pieds et une profondeur de 18 pieds au-dessous du plus bas niveau d'eau de cette partie de la rivière. La différence de niveau sera rachetée par une écluse de 600 pieds de long et de 85 pieds de large, ayant aux deux extrémités des portes auxiliaires donnant dans des directions opposées.

Un moteur hydraulique fera jouer ces portes, l'eau étant admise ou retirée par le radier de l'écluse.

Les travaux de l'écluse et du canal sont donnés à l'entreprise; de même ceux du chenal aux deux extrémités.

Les contrats stipulent qu'ils devront être terminés au mois de mai 1892.

Le canal sera traversé par le chemin de fer allant au pont de chemin de fer du Sault Sainte-Marie récemment construit. La traverse se fera au moyen d'un pont tournant qui sera construit et entretenu par la compagnie intéressée.

COMMISSION ROYALE.

Comme il était fort à désirer, vu les nouvelles conditions créées par l'agrandissement du canal Lachine, que l'on connaît la situation des affermage des pouvoirs hydrauliques sur ce canal, une commission royale a été instituée par un arrêté du conseil du 17 juillet 1886, pour étudier la question et faire rapport.

Les commissaires se sont mis à l'œuvre, et le 31 mai 1887 ont fait un rapport concernant certaines matières qui se rattachent à l'objet de la commission.

NAVIGATION DE LA TRENT.

Devant l'intérêt que le public porte au projet de relier les eaux de la baie de Quinté, lac Ontario, à celles de la baie Georgienne, lac Huron, le gouvernement a jugé que cette question devait être mise à l'étude; en conséquence, le 8 octobre 1887 il édicta un arrêté du conseil instituant une commission chargée de faire un rapport sur l'à-propos d'étendre la navigation de la Trent. La commission s'est mise à l'œuvre, mais elle n'a pas encore présenté son rapport.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

J. H. POPE,

Ministre des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1888.

ANNEXES.

ANNEXE No 1.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Désignation des travaux.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
CANAUX.						
Lachine	19,414	34	19,999	64	52,229	61
do —Revenu	7,996	38				
Cornwall	67,945	74	13,933	34	16,947	84
Williamsburgh	70,128	29	8,190	13	7,646	79
do —Revenu	1,613	67				
Beauharnois do	14,411	97	14,349	49	19,325	05
Saint-Laurent	56,482	85				
Welland	77,052	82	87,309	04	110,806	01
do approfondir à 14 pieds	350,742	87				
do dommages	2,014	75				
do contre-fossés—Revenu	661	18				
do déversoirs et digues, Dunnville—Revenu	8,551	24				
do portes de prise d'eau	1,523	44				
Sault Sainte-Marie	8,145	06				
Sainte-Anne	18,910	55	1,380	75	2,505	61
do —Revenu	1,372	59				
Carillon	1,842	99				
Grenville	37,153	30	10,036	62	21,531	12
Culbute	7,573	99	730	60	739	50
Rideau—Revenu	18,889	48	25,478	87	33,458	83
Trent	114,879	35	5,151	42	1,770	29
Murray	146,754	37				
Saint-Ours			2,801	17	2,216	04
Chambly—Revenu	65,536	64	11,849	74	20,073	60
Saint-Pierre			1,588	40	3,217	77
Levées hydrographiques—Revenu	7,368	76				
Arbitrages—Revenu	5,775	43				
Tay	54,166	57				
Dragueurs—Revenu	14,419	60	5,799	83		
Commission royale—Revenu	2,835	40				
Réparations au chem. du lac St-François—Revenu	4,133	88				
Totaux, canaux	1,188,302	50	208,599	04	292,468	06
CHEMINS DE FER.						
Pacifique	52,374	20				
Levées hydrographiques—Revenu	9,208	50				
Statistique	115	69				
Intercolonial	742,385	38			3,276,441	61
do Prolongement—Est					90,954	73
do Embranchement de Windsor					24,040	33
Ile du Prince-Edouard					229,639	95
Subventions	1,027,041	92				
Réclamations du chemin de fer de la Ligne Directe	397	35				
Embranchement de Carleton	504	17				
Cap-Breton	689,450	50				
Commission royale—Revenu	13,574	71				

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux,
Canada, etc.—*Fin.*

Description des travaux.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Report							
CHEMINS DE FER—<i>Fin.</i>							
Cie du chemin de fer d'Albert (emprunt).....	3,112	13					
Cie du pont du chemin de fer de Frédérickton et Sainte-Marie (emprunt)	274,917	00					
Oxford et New-Glasgow	280,932	35					
Total, chemins de fer	3,094,043	90			3,621,076	62	
Total, chemins de fer et canaux	4,282,346	40		208,599	04	3,913,544	68
Total de la somme dépensée	\$8,404,490 12						

S. LEONARD SHANNON,
pour le comptable.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1888.

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(Réparations)

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial	} Jusq. 30 juin 1867 {	40,000 00	
Gouvernement provincial		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral	1868	1,852 70	7,008 00
do	1869	2,000 00	55 00
do	1870		587 50
do	1871	12,231 40	187 00
do	1872	36,708 15	27 50
do	1873	42,982 49	5,280 90
do	1874	158,618 35	26 00
do	1875	197,420 52	36 00
do	1876	327,769 39	
do	1877	1,439,375 73	
do	1878	1,484,619 63	
do	1879	958,053 30	
do	1880	369,566 74	
do	1881	292,165 51	
do	1882	252,821 33	
do	1883	396,496 96	
do	1884	189,034 41	
do	1885	111,215 23	
do	1886	210,509 42	
do	1887	28,772 52	
do	1888	19,414 34	
Total		9,119,160 97	1,624,632 01

[1888]

B

No 2

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1888.

(Réparations
non comprises.)

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non répartis.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Laurent. — Remorqueur à mancelle et amélioration de la navigation.	Levés hydro- graphiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
					222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54			7,416,019 83
2,786 80					12,097 84
10,692 04					43,486 36
17,780 05					24,173 72
7 50					47,869 10
10,000 21		1,077 00			59,702 76
1,011 75				35,326 44	130,158 47
				26,541 30	746,420 61
1,780 80				22,611 36	1,046,714 91
			28,500 00	21,715 47	1,570,178 19
49,211 37			28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145,015 45			1,623 76	3,946 70	2,138,392 99
143,092 05		4,580 00		4,685 77	1,552,697 41
109,454 95			623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14			6,927 96		1,242,943 37
44,587 61			28,933 45		603,402 17
21,728 93			44,874 31		550,240 36
23,018 13		2,473 44	89,846 03		432,952 88
62,034 90		103,237 12	115,110 17		463,505 38
57,820 83		149,835 71	116,051 73		215,477 75
46,966 43		115,853 00	74,437 31		1,091,073 87
67,945 74		70,128 29	56,482 85		429,810 44
2,802,034 77	116,821 31	1,767,840 10	591,475 76	142,730 72	23,492,425 77

[1888]

B

ANNEXE

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et
(Réparations

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse Sainte-Anne.	Canaux Carillon et Grenville.	Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial.....	Jusq. 30 juin 1867.		(*)		3,911,701 47
Gouvernement provincial.....		134,456 51	63,053 64		153,062 60
Gouvernement fédéral.....	1868		19,817 22		7,593 67
do.....	1869				
do.....	1870		4,167 96		
do.....	1871		23,119 37		11,732 88
do.....	1872	1,939 46	165,257 28		4,967 50
do.....	1873	540 11	136,250 48		18,070 97
do.....	1874	12,753 27	245,258 38	38,388 99	5,793 16
do.....	1875	32,627 71	339,864 76	63,659 29	9,310 85
do.....	1876	24,935 85	326,203 16	76,842 44	2,163 96
do.....	1877	30,003 08	245,738 04	56,081 87	214 11
do.....	1878	14,618 85	22,676 20	5,933 53	
do.....	1879	22,113 02	243,141 24	20,694 19	7,703 88
do.....	1880	3,054 68	281,514 27	16,688 20	355 05
do.....	1881	69,042 76	336,707 53	4,721 62	
do.....	1882	193,158 36	433,084 39	29,567 15	
do.....	1883	172,959 95	416,826 10	14,249 60	
do.....	1884	142,006 25	399,267 16	8,151 16	
do.....	1885	93,679 57	157,187 72	19,071 76	2,098 76
do.....	1886	129,681 67	104,973 24	26,385 27	
do.....	1887	45,276 08	20,747 11	7,760 88	
do.....	1888	18,910 55	38,996 29	7,573 99	
Total.....		1,141,757 73	4,023,851 54	395,769 94	4,134,768 86

*Dépense non donnée.

[1888]

B

N° 2—Fin.

l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—Fin.
non comprises.)

Canal Chambly.	Canal Saint-Pierre.	Levés hy- drogra- phiques, canal de la Baie Verte	Canal Murray.	Canal Trent.	Canal Tay.	Canal du Sault Ste- Marie.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
							4,173,921 47
643,711 76	88,949 39						16,028,840 23
	21,519 72						72,675 15
	70,719 80						126,953 20
	46,193 57						92,902 80
2,872 85							98,020 10
1,906 40							281,586 26
759 00		4,877 83					375,258 44
		4,018 90					1,237,818 96
2,415 00	20 97	443 00					1,716,904 37
	11,125 00	110 75					2,389,544 21
80 00	63,330 18	22 30					4,131,396 60
	26,511 51						3,843,338 62
	107,337 75						3,064,098 61
	80,120 54						2,122,893 74
	69,434 76	520 00					2,076,411 65
	484 00		7,135 63				1,593,174 09
			84,071 68	40,767 16	4,831 80		1,747,046 85
	2,471 40		118,187 43	120,643 91	50,878 12		1,578,930 32
	16,820 15		148,902 66	121,382 84	92,473 97		1,506,720 23
	2,316 85		179,704 52	75,103 30	65,561 51		1,333,421 80
	1,087 75		142,563 66	179,541 63	49,617 92		1,803,698 16
			146,754 37	114,879 35	54,166 57	8,145 06	1,033,207 84
651,745 01	608,443 34	9,992 78	827,319 95	652,318 19	317,529 89	8,145 06	52,428,763

[1888]

B

ANNEXE No 3.

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer sous-mentionnés, et les versements opérés sur ces subventions, au 30 juin 1888.

Subventions votées.		Chemins de fer.		Paiements.						
En vertu de quelle loi.		Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	Total jusq. 30 juin 1888.	
		\$	cts.	\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.	
45	Vic., ch. 25...	166,800	00	144,000					162,960	00
46	do 14...	384,000	00					8,960	00	
46	do 25...	80,000	00							
48-9	do 59...	96,000	00							
49	do 10...	186,285	00	32,000	37,027	186,745	202,219	232,013	690,004	00
50-1	do 24...	28,800	00							
50	do 3...	96,000	00							
48	do 25...	89,600	00							
49	do 10...	70,000	00							
50-1	do 24...	12,800	00	32,000	57,600				89,600	00
47	do 8...	272,000	00							
46	do 25...	115,200	00							
47	do 8...	76,800	00							
50-1	do 24...	32,000	00							
47	do 8...	32,000	00							
49	do 10...	57,600	00							
47	do 8...	48,000	00							
45	do 14...	660,000	00							
46	do 25...	660,000	00							
47	do 8...	128,000	00							
48-9	do 59...	19,200	00							
49	do 10...	32,000	00							
48-9	do 59...	140,800	00							
47	do 8...	211,200	00							
Rayée par le Vic., chap. 3...		150,858	00							
		60,342	00			60,342			60,342	00
48-9	do 59...	72,000	00				4,950		69,922	00

A. 1889

52 Victoria.

Documents de la Session (No. 10.)

A. 1889

Subventions votées.		Chemins de fer.		Paiements.						
En vertu de quelle loi.		Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	Total jusq. 30 juin 1888.	
		\$	cts.	\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.	
48-9	do 59...	30,000	00			30,000			46,400	00
50-1	do 24...	64,000	00						38,400	00
46	do 25...	38,400	00			38,400			22,400	00
51	do 3...	44,252	82						92,864	00
47	do 8...	22,400	00						750,000	00
48-9	do 59...	96,000	00			48,480			96,000	00
49	do 10...	38,400	00						300,300	00
47	do 6...	760,000	00			422,520			113,440	00
47	do 8...	96,000	00						26,383	00
46	do 25...	320,000	00						19,200	00
47	do 8...	300,000	00						15,000	00
48-9	do 59...	118,400	00						61,063	57
50-1	do 24...	217,600	00						18,428	57
49	do 10...	11,200	00						3,000	00
49	do 10...	32,000	00						26,138	78
50-1	do 24...	96,000	00						249,684	00
47	do 8...	160,000	00						32,000	00
49	do 10...	96,000	00						14,656	00
47	do 8...	96,000	00						11,840	00
47	do 8...	51,200	00						60,000	00
48-9	do 59...	65,200	00						15,057	00
50-1	do 24...	38,400	00						1,027,041	92
49	do 10...	4,000	00						5,216,068	92
50-1	do 24...	240,000	00							
45	do 14...	268,000	00							
48-9	do 59...	44,800	00							
48-9	do 59...	6,400	00							
49	do 10...	16,000	00							
50-1	do 24...	22,400	00							
49	do 10...	266,000	00							
50-1	do 24...	96,000	00							

S. LEONARD SHANNON,
Pour le comptable.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1888.

ANNEXE No 4.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 26 octobre 1888.

MONSIEUR,—L'honorable ministre a exprimé le désir d'être renseigné sur l'état général du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur toute son étendue, et spécialement sur les sections qui traversent des districts montagneux ou accidentés, à travers des pics élevés et suivant des versants escarpés de montagnes où il faut se garder des éboulements de terrain, et dans lesquels la ligne franchit de profonds ravins sur des ponts en chevalets et autres constructions en bois.

J'ai donc l'honneur de faire rapport que dans le cours du mois de juillet dernier, j'ai personnellement fait un examen soigneux et je pourrais ajouter, quelque peu critique de la section qui s'étend de Donald à Vancouver, et que j'ai deux fois parcouru la distance entière entre Ottawa et Vancouver, observant du dernier wagon du train l'état de la ligne.

J'ai de plus fait examiner chaque construction et les travaux de toutes sortes par un ingénieur dans le cours des mois d'août et septembre derniers, sur les sections les plus difficiles et les plus coûteuses à entretenir, savoir, entre Callender et Port-Arthur, 600 milles, et entre Banff et Vancouver, 564 milles, et d'après les renseignements que j'ai ainsi obtenus, je suis heureux de pouvoir dire que la ligne est dans le meilleur état d'exploitation. Quelques-uns des matériaux des constructions commencent à se détériorer et un bon nombre de traverses commencent à pourrir, mais des équipes de charpentiers et d'ouvriers sont constamment occupés à renouveler ces matériaux et à maintenir les constructions en bon état.

Dans les sections des montagnes, comme on doit s'y attendre, il se produit quelquefois des éboulements de terre et de roc, qui exigent la plus sérieuse attention et le plus grand soin de la part des employés du chemin de fer. Sur ce chemin de même que sur les autres, on devrait agir en sorte que le roc détaché par l'action des fortes pluies et de la gelée s'éboule périodiquement, et des trains-équipes employés chaque saison à enlever les débris des talus des tranchées.

Sur une partie de la ligne on portait toute l'attention possible à ce service, et je puis présumer qu'avant la fin de la saison on portera une semblable attention à toutes les parties du chemin qui l'exigeront.

Dans ces sections montagneuses, on paraît prendre de grandes précautions pour garantir le passage des trains avec sûreté, et autant que j'ai pu m'en assurer, le nombre d'accidents survenus dans le cours de l'été dernier a été très petit, et les trains circulent avec une grande régularité.

Les abris paraneige, dans ces régions, sont très considérables et d'une construction solide.

Les employés chargés de l'exploitation, qui ont plusieurs années d'expérience dans les montagnes Rocheuses, sont d'opinion que le chemin est tellement bien protégé contre les avalanches de neige qu'il est peu probable que le service soit interrompu sous ce rapport. La compagnie prend toute précaution contre les amoncellements de neige par l'emploi de puissantes pelles à neige rotatoires, et l'on a confiance que ces machines enlèveront avec facilité les plus forts amoncellements qui pourraient se produire.

Dans le cours de la dernière année, on a considérablement augmenté la puissance des locomotives et le matériel roulant, de sorte que les moyens de transport répondront probablement à toutes les demandes. La capacité de l'élévateur à Port Arthur a été fortement augmentée, et facilitera grandement le mouvement du grain du Manitoba et du Nord-Ouest.

[1888]

De fait, je considère le chemin de fer en excellent état d'exploitation et très bien équipé.

Il est certainement temps de se préparer à remplacer d'année en année, un grand nombre des constructions en bois et en chevalets par de solides remblais ou autres ouvrages permanents, jusqu'à ce que toutes ces constructions en bois aient disparu, et j'ai remarqué que plusieurs excavateurs à vapeur avaient été installés, dans ce but, le long de la ligne.

Le trafic paraît se faire dans des conditions bien encourageantes. Pendant les neuf mois terminés le 30 septembre 1887 et 1888, les chiffres sont comme suit :

	1886	1888
Recettes brutes.....	\$7,904,469	\$9,371,430
Frais d'exploitation.....	5,807,566	7,073,551
Recettes nettes.....	<u>\$2,096,903</u>	<u>\$2,292,879</u>

Lorsque l'on songe que le chemin n'a été en état d'exploitation que depuis trois ans à peine, c'est vraiment un développement surprenant dont doivent se ressentir toutes les industries du Canada, et qui prouve d'une manière convaincante combien le chemin de fer Canadien du Pacifique est nécessaire au progrès du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER

Ingénieur en chef.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et des canaux.

Ottawa.

ANNEXE No 5.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 17 septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les divisions d'Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton, des chemins de fer du gouvernement en voie de construction actuellement.

DIVISION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

Cette division commence à la station de la jonction d'Oxford du chemin de fer Intercolonial, et passe à travers les comtés de Cumberland, Colchester et Pictou jusqu'à la jonction de la Pointe Brown, sur l'embranchement du dit chemin qui conduit à Pictou; elle a 67.60 milles de long et un embranchement de 4 75 milles de long jusqu'au havre de Pugwash; elle parcourt une belle contrée agricole ayant une population considérable, et passe tout près des villes d'Oxford, Pugwash, de Wallace, de Tatamagouche et de la rivière John.

Les pentes et l'alignement général sont favorables, la pente maxima étant de 53 pieds au mille, et la courbe maximâ ayant un rayon de 955 pieds.

La chaussée sera large et bien formée, les constructions seront des plus solides, les ponceaux, les piles et les culées des ponts seront forts, en maçonnerie bien et solidement construite, et les tabliers des ponts seront d'acier, ainsi que les rails. Les traverses seront posées à deux pieds d'axe en axe et le chemin sera bien ballasté. Le service de l'eau sera des plus efficaces, et les gares sont construites d'après un joli plan.

Le chemin lorsqu'il sera terminé sera de première classe sous tous les rapports, et l'entretien et l'exploitation devront être peu dispendieux.

Pour les fins de construction la ligne a été divisée en sept sections, comme suit :

Ligne-mère.

	Milles.
1. De la jonction d'Oxford au village d'Oxford.....	3
2. Du village d'Oxford à la jonction Pugwash.....	13
3. De la jonction de Pugwash à Wallace.....	7
4. De Wallace au chemin de Mingo.....	17
5. Du chemin de Mingo à la Pointe Brown.....	27.60
	<hr/> 67.60

Embranchement de Pugwash.

6. De la jonction de Pugwash à l'anse Giles.....	4
7. De l'anse Giles au havre de Pugwash.....	.75
	<hr/> 4.75

Total.....

72.35

1. Messieurs McDonald et O'Brien sont les entrepreneurs de la construction du chemin entre la jonction d'Oxford et le village d'Oxford.

2. MM. McDonald, O'Brien et Cook sont les entrepreneurs du nivellement et de la maçonnerie de la section située entre le village d'Oxford et la jonction de Pugwash.

3. MM. McDonald, O'Brien et Cook sont les entrepreneurs du nivellement et de la maçonnerie de la section située entre la jonction de Pugwash et Wallace.

[1888]

4. MM. Stewart et Jones sont les entrepreneurs du nivellement et de la maçonnerie de la section située entre Wallace et le chemin Mingo.

5. MM. Gray, McManus, Trites et Cie ont entrepris la construction de la section située entre le chemin Mingo et la Pointe Brown.

6. M. Donald Sutherland est l'entrepreneur du nivellement et de la maçonnerie de la section située entre la jonction de Pugwash et l'anse Giles.

7. MM. McDougall et Giles ont entrepris le nivellement, la maçonnerie et le quai de la section située entre l'anse Giles et le havre de Pugwash.

Les traverses pour les sections du chemin situées entre le village d'Oxford et le chemin Mingo, y compris l'embranchement qui conduit de la jonction de Pugwash au havre de Pugwash, sont fournies par M. R. L. Black et M. D. Campbell.

Il n'a encore été fait aucun arrangement pour les superstructures des ponts en acier, la construction des gares et les services d'eau, et la pose des rails et le ballastage sur les sections situées entre le village d'Oxford et le chemin Mingo, y compris l'embranchement de Pugwash; mais le temps est maintenant arrivé de faire avec avantage des contrats pour les superstructures des ponts en acier, les gares et les services d'eau.

On pourrait retarder avec avantage encore quelque temps les dispositions relatives à la pose des rails et au ballastage de la section du chemin située entre le village d'Oxford et le chemin Mingo, y compris l'embranchement de Pugwash.

J'ai récemment examiné de près les travaux sous construction sur cette ligne, et je trouve qu'ils sont fidèlement exécutés tant sous le rapport des matériaux employés que sous le rapport de la main-d'œuvre. L'ouvrage de maçonnerie se compose d'une belle qualité de grandes pierres durables, bien et solidement posées, la maçonnerie des ponts est particulièrement massive. Les ouvrages en maçonnerie les plus importants exécutés jusqu'à présent sont plusieurs grands ponceaux en arc, une pile élevée et deux grandes culées pour le pont de la rivière Wallace, deux fortes culées pour le passage de la route Wallace sous le chemin de fer, deux piles et deux culées pour le pont de la rivière John, et trois culées de ponts pour laisser passer des routes publiques sous le chemin de fer près de Tatamagouche. Outre les constructions que je viens de mentionner, il a été construit un grand nombre de ponceaux solides en planches et en poutres, ceux construits par Stewart et Jones paraissent les mieux faits sous le rapport de l'art, ce qui indique la touche d'entrepreneurs très pratiques, bien que ceux construits sur les autres sections paraissent également solides et substantiels.

Tous les ponceaux arqués et la maçonnerie des ponts indique de l'habileté dans leur construction et un choix soigneux des matériaux; si l'ouvrage de maçonnerie est poussé vigoureusement par tous les entrepreneurs jusqu'à la fin de la saison, et si le temps reste favorable pour la construction de chemins de fer, je ne vois pas ce qui empêcherait tout l'ouvrage en maçonnerie d'être terminé cette année. Les points qui exigent une attention diligente sont les fondations de la pile-pivot et les autres piles restant du pont de la rivière Wallace, dans le contrat de MM. McDonald, O'Brien et Cook, la culée et les piles des rivières French et Waugh, dans le contrat de MM. Stewart et Jones. J'ai insisté auprès de ces messieurs sur la nécessité de commencer promptement et de pousser avec vigueur ces constructions, et j'ai toute confiance qu'ils le feront.

Le quai de Pugwash en voie de construction par MM. McDougall et Giles est presque terminé, et lorsqu'il sera fini, ce sera, je crois, une solide construction.

Le nivellement entre la station d'Oxford et le chemin Mingo a été beaucoup retardé par l'humidité de la saison. La matière dans un grand nombre des tranchées étant une forte terre argileuse très collante, il est impossible de travailler dans ces tranchées lorsqu'il pleut à torrents, et par conséquent elles ne sont pas aussi avancées qu'on pourrait le désirer, mais si le temps s'éclaircit et reste beau pendant le reste de la saison ouvrable, et si les entrepreneurs se mettent énergiquement à travailler et poussent les travaux avec vigueur, les entreprises pourront encore être toutes terminées avant le nouvel an.

MM. McDonald et O'Brien ont pratiquement terminé leur entreprise entre la jonction d'Oxford et le village d'Oxford, et cette section du chemin est en état d'être

livrée au trafic. Cette section est parfaitement ballastée et le dressement de la plateforme bien fait.

Sous le contrat de MM. Gray, McManus et Tritos, entre le chemin Mingo et la Pointe Brown, il ne devrait y avoir aucune difficulté à terminer tous les travaux cette année, excepté peut-être, le ballastage, et il pourrait se faire si le temps reste favorable pendant le reste de la saison, et si l'ouvrage est poussé avec énergie. Il y a environ six milles de rails posés à partir de la Pointe Brown, et deux autres milles additionnels de rails termineront le chemin jusqu'à la ballastrière, de sorte que lorsqu'on aura atteint ce point, la pose des rails et le ballastage pourra se faire simultanément, et les autres travaux devraient être terminés d'avance afin de pouvoir continuer la pose des rails sans interruption, et comme les gares et dépendances et le service d'eau sont en cours de construction et bien avancés tout dépend de l'énergie qu'on déploiera pour les travaux dans les quelques mois qui suivront, pour savoir si oui ou non cette section du chemin sera terminée et en état d'être livrée au trafic à la fin de la saison, tel que l'exige le contrat. Je suis heureux de pouvoir dire que les travaux de construction, jusqu'au point où ils sont rendus, paraissent faire honneur aux entrepreneurs ainsi qu'aux ingénieurs du gouvernement et aux inspecteurs employés sur cette ligne, et je compte voir ces travaux achevés d'une manière aussi satisfaisante.

Voici une liste du matériel fourni :

Locomotives.....	9
Wagons fermés.....	72
Wagons plateformes.....	10
Wagons chauffés avec l'appareil Eastman.....	10
Fourgons.....	2
Wagons à bestiaux.....	6

DIVISION DU CAP-BRETON.

Cette division comprend une ligne-mère depuis la Pointe Tupper, sur la rive du Cap-Breton du détroit de Canso, vis à-vis le terminus du chemin de fer de Prolongement-Est à Mulgrave, jusqu'à un point près de Leache's Creek, distance de 78 milles, avec un prolongement de 5 milles jusque dans la ville de Sydney-nord, et un autre prolongement de 73.75 milles jusqu'à Sydney, et un raccordement avec le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale, 1.25 mille, ce qui donne un total de 93 milles sous construction.

Pour les fins de construction la ligne a été divisée en deux sections, comme suit :

	Milles
1. De la Pointe Tupper aux Grand Narrows.....	45.5
2. Des Grand Narrows à Sydney, et Sydney-Nord et embranchement.....	52.5
Total.....	98.0

1. Pour la construction de la section entre la Pointe Tupper et les Grand-Narrows, MM. Isbester et Reed sont les entrepreneurs.

2. Pour la construction de la section entre les Grand Narrows et Sydney, et Sydney-Nord, MM. Sims et Slater sont les entrepreneurs.

En premier lieu, dans le but d'éprouver la possibilité de fixer un quai à la pointe Tupper, l'endroit le plus convenable à la traversée du bateau-passeur de Mulgrave, terminus du chemin de fer de Prolongement-Est, un contrat a été fait avec M. O'Donohue pour la construction d'un caisson de 40 par 80 pieds dans 16 pieds d'eau à l'eau basse, devant former une partie du quai. Il a complété ce caisson, qui a soutenu l'épreuve de la débâcle des glaces sans une égratignure, et de plus le bateau-passeur pouvait l'atteindre à des époques où tous les autres ports étaient bloqués par

les glaces, de sorte qu'il est prouvé hors de tout doute qu'on a choisi le bon endroit pour le terminus est du chemin de fer du Cap-Breton.

4. MM. Isbester et Reed, après avoir signé leur contrat l'automne dernier, s'organisèrent de suite en vue d'opérations actives, en accumulant de grandes quantités de provisions et en envoyant un matériel d'exploitation très complet. Ils firent de suite des explorations pour trouver des carrières et en choisirent un certain nombre qui indiquaient devoir fournir en abondance de la pierre convenable, mais à mesure qu'on les travaillait elles s'épuisaient après avoir fourni de 5,000 à 6,000 verges de pierre, et il est survenu des retards en conséquence, vu que plusieurs de ces carrières ont dû être abandonnées, et que des recherches diligentes n'ont abouti à aucune nouvelle découverte. La pierre qu'on a obtenue, bien que grosse, pesante, durable et convenable à la construction de bon et solide ouvrage en maçonnerie, n'est pas aussi belle d'apparence que celle qu'on a trouvée à Wallace et employée sur le chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow. Un ponceau de 10 pieds d'arc, plusieurs culées de ponts, le piédestal et les culées de deux des chevalets en acier, et un bon nombre de ponceaux en bois, ont été construits; l'ouvrage est solide et fort. La superstructure en acier des ponts et les chevalets sont tous délivrés et le bois pour les tabliers et la construction de quelques-uns des grands chevalets seront commencés de suite, mais je n'espère pas que les ponceaux et les ponts soient terminés avant le printemps prochain. L'ouvrage en terre se compose en grande partie d'une forte argile mêlée de cailloux, et lorsqu'on y travaille les jours de pluie, cette terre devient tellement délayée par les chevaux et les charrettes qui y passent qu'il devient impossible de travailler avant qu'elle ne sèche, et comme le temps pendant les dernières six semaines a été très pluvieux, et qu'il ne se passait presque pas de journée sans une pluie torrentielle, le nivellement s'est trouvé bien retardé. Même si le temps restait beau et sec pendant le reste de la saison, il serait impossible de terminer les travaux cette année, vu qu'il n'y a environ que 40 pour cent de nivellement de fait. On a livré environ 20,000 traverses, et l'on s'attend qu'il faudra se procurer au Nouveau-Brunswick dans le cours du prochain hiver, la plus grande partie des traverses, ainsi que le bois nécessaire aux gares et aux services d'eau; cependant je ne vois aucune difficulté à pousser la pose des rails le printemps prochain, et à terminer tout l'ouvrage et à livrer le chemin au trafic vers le 1er novembre 1889.

MM. Sims et Slater ont commencé les travaux qu'ils ont entrepris pour la construction de la section située entre les Grand Narrows et Sydney-Nord et Sydney, dans l'hiver de 1886, et les ont continués pendant l'année suivante jusqu'en décembre 1887, ayant été favorisés d'un temps très propice à la construction du chemin de fer, ayant été d'une sécheresse presque sous précédent.

Le déblaiement de la ligne était fait, et le nivellement était très avancé, mais très peu d'ouvrage de maçonnerie avait été construit et les carrières étaient dans un état des moins satisfaisant, l'extraction journalière de la pierre étant très minime, et l'organisation, si l'on peut l'appeler ainsi, pour ce genre d'ouvrage était très défectueuse; de fait, lorsqu'on les a relevés de leurs obligations en vertu de leur contrat, les travaux marchaient très lentement, les travailleurs et la classe mercantile ayant apparemment perdu toute confiance dans leur exécution. L'état des affaires était si peu satisfaisant qu'il devint nécessaire pour le gouvernement de retirer les travaux des mains des entrepreneurs et de les finir de la manière la plus avantageuse possible. La caution des entrepreneurs ayant été informée par ses aviseurs qu'elle pourrait terminer les travaux sans perte pour elle, demanda, par l'entremise de ses solliciteurs, la permission de les terminer; on consentit à cet arrangement, mais comme les mois succédaient aux mois, et à mesure que se faisaient les rapports, il devint évident qu'elle ne pourrait les terminer, et elle demanda de nouveaux arrangements; et dans le mois de juin dernier le gouvernement se chargea du contrôle des travaux et s'arrangea de suite de manière à pousser vigoureusement les travaux en donnant à l'entreprise le nivellement, la construction des caissons, etc., par petits contrats, et s'organisant pour faire exécuter efficacement l'ouvrage de maçonnerie à la journée. Plusieurs chalans destinés à transporter la pierre depuis les carrières jusqu'aux emplacements des constructions furent bâtis, des remorqueurs à vapeur nolisés pour

les remorquer, de nouveaux attelages furent engagés pour charroyer la pierre, le nombre des travailleurs bien augmenté dans les carrières, et environ huit équipes de constructeurs et un grand nombre de tailleurs de pierre furent employés aux lieux des constructions, ainsi qu'une nombreuse équipe à préparer les fondations.

La construction des gares et dépendances fut confiée à un entrepreneur responsable, et l'ouvrage en général fait de bons progrès. La maçonnerie, environ 16,000 verges cubes, sera, je n'en doute pas, terminée cette année. Les quais en caisson seront aussi terminés cette année, mais le nivellement et les bâtiments des gares, etc., ne seront probablement terminés complètement que le printemps prochain. Un bon nombre de superstructures de pont en acier ont été érigées, et la balance devrait être en place avant le printemps prochain.

Environ 2,000 tonnes de rails ont été délivrées aux Grands Narrows dans le cours de la saison, et l'on se propose d'en livrer une quantité égale à Sydney de bonne heure au printemps, de sorte que la pose des rails pourra se faire en partant des deux extrémités en même temps jusqu'à ce que toute la ligne soit complète; pendant qu'on poussera cet ouvrage, on fera le ballastage du chemin.

Les travaux de cette section se font sous la direction soigneuse de M Hiran Donkin, ingénieur favorablement connu dans la profession pour son habileté, son énergie, son application à l'ouvrage, sa droiture de caractère, et pour la manière économique avec laquelle il dirige les travaux qu'on lui confie, qui, avec l'aide fidèle de son personnel, conduira ces travaux, j'en suis convaincu, avec économie, promptitude, et efficacité de manière à ce que cette division puisse être livrée au trafic vers septembre prochain.

On se propose actuellement de traverser les Grand Narrows au moyen d'un bateau qui transporterait le train, et l'on fait pour cela des préparatifs, mais il vaudrait la peine de considérer si un pont en acier reposant sur des cylindres en fer remplis de béton ne serait pas préférable. La longueur de cette construction serait de 1,600 pieds.

La quantité de matériel roulant déjà fourni se compose de 8 locomotives, 25 wagons fermés, et 80 wagons plateformes.

On remarquera donc que si mes conclusions sont justes les deux divisions d'Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton des chemins de fer du gouvernement, seront terminées et en état d'être ouvertes au trafic l'automne prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

ANNEXE No 6.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL
DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 20 octobre 1888.

Tableau du nombre de milles des réseaux des chemins de fer du gouvernement en exploitation.

	Milles
Chemin de fer Intercolonial.....	894
Chemin de fer de Prolongement-Est.....	80
Embranchement de Windsor.....	32
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	221
	<u>1,217</u>

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les rapports et les comptes d'exploitation des chemins de fer en activité sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

L'embranchement de la ville de Pictou du chemin de fer Intercolonial, sur une longueur de 14 milles, a été ouvert au trafic le 23 novembre dernier : ce qui complète une mesure totale de 1,217 milles de chemins de fer du gouvernement exploités à la fin de l'année 1887-88 ; la moyenne d'opérations pendant l'année couvrant un parcours de 1,210 milles.

Le résultat du mouvement d'affaires de l'année pour ces chemins de fer peut s'énumérer comme suit :

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en moyenne pour l'année.		Total.	Profit.	Perte.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intercolonial.....	886	Recettes.....	2,912,783 85		
		Dépenses d'exploit...	3,276,441 61		363,657 76
Prolongement-Est.....	80	Recettes.....	70,552 20		
		Dépenses d'exploit...	90,954 73		20,402 53
Embranchement de Windsor	32	Un tiers des recettes.	24,553 55		
		Dépenses d'exploit...	24,040 33	513 22	
Île du Prince-Edouard.....	212	Recettes.....	158,363 62		
		Dépenses d'exploit...	229,639 95		71,276 33
				513 22	455,336 62
Total.....	1,210				513 22
					454,823 40

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

En consultant le tableau qui précède, on verra que les recettes de ce chemin de fer pour l'année qui nous occupe n'ont pas équilibré les dépenses courantes, laissant même un découvert de \$383,657.76.

Il faut en attribuer les causes au coût exceptionnellement dispendieux de l'entretien en bon ordre de la voie pour le trafic, pendant l'hiver dernier, si remarquable par ses tempêtes de neige, puis, au large volume de trafic entrepris à des taux ruineux, au paiement de nombreuses additions et améliorations, du genre de celles que les compagnies de chemin de fer chargent habituellement au compte du capital, mais qui, cependant, ont été considérées former partie des dépenses d'administration et d'exploitation de l'Intercolonial, et aux réparations dispendieuses et coûteuses faites au quai de Richmond.

Le tableau suivant fait voir le montant total des recettes brutes, les tonnes de fret et le nombre des voyageurs transportés chaque année, depuis le premier juillet 1867, date de l'ouverture au trafic de ce chemin comme ligne unique directe.

Années.	Moyenne de milles en opération.	Recettes.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		\$ cts.		
1876-77.....	714	1,154,445 35	421,327	613,428
1877-78.....	714	1,378 946 78	522,710	618,957
1878-79.....	714	1,292,099 69	510,861	-640,101
1879-80.....	825	1,506,298 48	561,924	581,483
1880-81.....	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881-82.....	840	2,079,262 66	838,956	779,994
1882-83.....	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883-84.....	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884-85.....	861	2,368,153 65	970,089	914,785
1885-86.....	866	2,383,200 77	1,008,545	889,864
1886-87.....	867	2,596,009 83	1,131,334	940,144
1887-88.....	886	2,912,783 85	1,275,995	996,194

Il appert donc que les recettes brutes, le poids du fret et le nombre de voyageurs transportés, continuent d'accuser une augmentation sur les chiffres des années précédentes. Il sera peut-être intéressant pour l'honorable ministre d'apprendre que le commerce de poisson frais s'est développé d'une manière très considérable, la quantité du poisson transportée dans le cours de l'exercice ayant atteint le chiffre de 4,450 tonnes.

On espère que durant l'hiver qui approche le trafic océanique s'accroîtra considérablement, et que la quantité de charbon expédiée à des endroits situés à l'ouest de la Chaudière sera plus forte qu'elle ne l'a été jusqu'à présent. Pour assurer le transport rapide de cet article, le nombre des wagons fermés a été augmenté de 200, et il y aura environ 22 locomotives affectées à ce service de plus que l'hiver dernier, alors qu'on éprouvait de grandes difficultés, comme on le sait, à expédier promptement le trafic, par suite du manque de locomotives, qui étaient, en conséquence, obligées de faire le service jour et nuit, afin de pousser l'expédition du fret, et causer le moins d'ennuis possible aux expéditeurs.

Cependant il se présente maintenant une difficulté. Il n'y a pas assez de place dans notre remise pour abriter toutes nos locomotives, et il n'y a jamais moins de 20 ou 30 locomotives exposées tous les soirs aux intempéries du ciel à Moncton. Il a aussi été impossible de faire les réparations nécessaires aux ateliers du gouvernement, parce qu'ils ne sont pas assez vastes pour recevoir toutes les locomotives qui exigent des réparations. Je me propose donc de demander un crédit pour le compte du capital.

pour couvrir le coût d'une remise circulaire pour les locomotives à Moncton, un rallonge de 112 pieds sur 200 pieds aux ateliers de cette localité, et quelques nouvelles machines. A moins qu'on ne fasse ces améliorations, les locomotives devront souffrir sérieusement de cette exposition au temps, et par suite du manque d'entretien convenable.

Le relevé suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital jusqu'au 30 de juin 1887, et des additions qui y ont été faites pendant le dernier exercice :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons des conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons plateformes	Wagons à houille, capacité en tonneaux.	Chasse-neige.	Chasse-neige à allers.	Flangers.
		Voit.-dortoirs et salons de 1re c.	1re classe.	Voit.-dortoirs de 2e c.	2e classe.	Wag.-poste, etc.							
Total, 30 juin 1887.....	164	12	69	6	76	47	79	1529	1442	2038	31	10	20
Ajouté en 1887-88.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	106	8	148	6	.....	*3
	164	15	69	6	76	47	79	1635	1450	2186	37	10	17

* Ces trois flangers ont été convertis en chasse-neige au compte des frais d'exploitation.

Le matériel roulant suivant a été reconstruit durant l'année 1887-88 pour en conserver la même quantité, au compte des frais d'entretien.

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons des conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons plateformes	Wagons à houille, capacité en tonneaux	Chasse-neige.	Chasse-neige à allers.	Flangers.
		Voit.-dortoirs et salons de 1re c.	1re classe.	Voit.-dortoirs de 2e c.	2e classe.	Wagons-poste, etc.							
1887-88.....	4	1	.....	.....	1	5	1	20	90	47	2	.....	3

Le public commence à apprécier le confort des deux wagons-salons faisant le service entre Saint-Jean et Halifax, et qui ont été bien plus patronisés dans le cours du dernier été qu'ils ne l'ont été en 1887. Les wagons-dortoirs ne font pas seulement le service de nuit des trains express, mais ils sont aussi attachés aux "trains spéciaux" de la malle anglaise qui voyagent de nuit entre Halifax et Rimouski.

Pour faciliter ce dernier service on a acheté trois nouveaux wagons dortoirs. Cet arrangement augmentera de beaucoup le confort des voyageurs qui débarqueront des steamers de la malle anglaise à Halifax et Rimouski. Le wagon-dortoir "Miramichi," qui fut détruit par le feu en septembre 1888, a été reconstruit dans le cours de l'année et fait maintenant le service.

On prend maintenant toutes les précautions pour protéger ces wagons contre l'incendie. Ils sont chauffés par la vapeur fournie par la locomotive, et sont éclairés à l'électricité, ce qui est une grande amélioration sur l'ancien mode de chauffage et d'éclairage.

Les malles d'Europe, qui sont débarquées à Halifax en hiver, et à Rimouski en été, ont été promptement expédiées sur le chemin de fer Intercolonial, et à l'exception de deux ou trois occasions dans le cours de l'hiver, se sont rendues à destination à grande vitesse.

Les locomotives qu'on s'est procuré dans les deux ou trois dernières années sont d'un type beaucoup plus pesant que celles qui faisaient originaires le service, et il a fallu en conséquence augmenter la force des ponts en fer au moyen de nouveaux liens, à des frais considérables pour le compte des frais d'exploitation. Il est aussi devenu nécessaire d'inaugurer un nouveau système de tabliers plus forts pour ces ponts, qu'on a aussi porté au compte des frais d'exploitation.

Dans le cours de l'année, on a levé sur 88 milles les légers rails d'acier pour les remplacer par d'autres rails d'acier de 67 livres. Avec les renouvellements de rails pesants qu'on a faits depuis quelque temps, la voie permanente devrait être en très bon état. Malheureusement, il est prouvé que dans bien des cas les nouveaux rails sont de très pauvre qualité, et s'usent très rapidement. On a cependant pris toute précaution de se procurer des rails qui dureront bien. Un ingénieur compétent les inspecte et les fabricants les garantissent pour sept ans, et tous les rails défectueux pendant cette période doivent être remplacés par les fabricants sans frais pour le gouvernement.

On examine actuellement les rails dans le but de demander aux fabricants de remplacer ceux qui sont devenus défectueux jusqu'à cette date.

[COMPTE DU CAPITAL.

La dépense pour travaux sous ce chef peut s'énumérer comme suit :—

Coût total du chemin et du matériel jusqu'au 30 juin 1887.	\$44,995,982 42
Augmentation de facilités à Halifax, Saint-Jean, Moncton et à la Rivière du Loup.	\$ 32,157 93
Achèvement originaire	10,004 12
Lignes d'embranchement.....	352,881 52
Matériel roulant.....	258,334 81
Approches au quai de Sackville.....	1,398 20
Passage sous la voie à Bathurst.....	4,023 26
Remise au charbon à Amherst.....	567 50
Nouvelles machines	9,770 25
Coussinet Servis.....	12,571 50
Abris et clôtures paraneige.....	38,998 75
Appareils pour le chauffage à vapeur, et l'éclairage à l'électricité.....	21,617 54
	<u>742,385 38</u>

Il paraît qu'une certaine somme fut payée en 1887 au gouvernement du Nouveau-Brunswick par le département des chemins de fer pour l'achat de la section du chemin de fer Intercolonial qui se trouve entre la jonction de Missiquash et Painsec, et qu'elle ne fut pas inscrite dans les livres du chemin de fer à Moncton, et elle paraît en conséquence pour la première fois cette année.....

149,441 40

\$45,887,809 20

Moins le remboursement d'une somme déposée en cour dans un cas de réclamation de terre, et qui n'a pas servi.....

50 20

Coût total jusqu'au 30 juin 1888.....\$45,887,759 20

Ce chiffre peut se décomposer comme suit :—

Chemin.....	\$39,330,105 05
Matériel roulant.....	6,557,654 15

Total.....\$45,887,759 20

L'embranchement de la ville de Pictou a été exploité avec succès depuis le 28 novembre dernier, et nous dispense des frais d'entretien du bateau traversier dans le port, le *Mayflower* qui faisait ce service étant maintenant à vendre. Cet embranchement a prouvé être très avantageux pour les marchands et autres personnes qui ont occasion de visiter la ville, ainsi que pour les résidants. C'est de cet embranchement que se détache la division d'Oxford à New Glasgow du chemin de fer Intercolonial, à un point situé à deux milles environ de Pictou, et connu sous le nom de Pointe-Brown.

Depuis mon dernier rapport annuel on a introduit dans l'intérêt de la sûreté publique, un système de chauffage des wagons de voyageurs à la vapeur fournie par la locomotive, et d'éclairage à l'électricité, ce qui diminue beaucoup le danger d'incendie en cas d'accident. A la fin de l'année 26 wagons à voyageurs et 15 locomotives avaient été munis de l'appareil de chauffage à la vapeur, et 18 wagons à voyageurs de l'appareil d'éclairage électrique. Ces deux améliorations ont très bien fonctionné, et paraissent bien appréciés par les personnes qui voyagent dans les trains ainsi équipés.

Les coussinets Servis n'ont pas été depuis assez de temps en usage pour me permettre de me former une opinion sur l'étendue de leur utilité, mais il paraît y avoir peu de doute qu'ils seront utiles sur des traverses en cadre.

Le matériel roulant est en bon état d'exploitation et l'entretien du chemin a reçu une attention soigneuse, et par conséquent la voie est en excellent état, sauf les joints trop bas causés par les défectuosités des nouveaux rails d'acier de 67 livres qui ont été posés cette année et les années précédentes. Cette difficulté, comme je l'ai dit, paraît impossible à contrôler.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Compte du capital.

Le compte du capital reste semblable à celui de l'an dernier, savoir :—

Coût du chemin.....	\$1,088,311 97
do du matériel roulant.....	\$ 196,183 79

\$1,284,495 76

Les recettes brutes de l'année ont été de \$70,552.20, soit une augmentation de \$6,445.10, ou 9 pour cent sur celles de l'année précédente.

Vu la détérioration des ponts et des traverses, les dépenses d'entretien du chemin en bon état sont considérables et continueront de l'être encore pendant une couple d'années. On espère cependant que les frais d'exploitation ne seront pas tout à fait aussi élevés à l'avenir qu'ils l'ont été dans les trois dernières années, et comme il y a tout espoir que les recettes augmenteront on pourra s'attendre à ce que les pertes occasionnées par l'exploitation du chemin diminueront. A la fin de l'exercice 1888-89 le service de l'eau sera des plus efficace. Dans le passé on s'est servi du système Haggas, et on l'a trouvé très peu satisfaisant. Le terrain de la station et le quai de Mulgrave, sur le détroit de Canoe, sont beaucoup trop petits et restreints pour satisfaire le trafic, mais on est à les agrandir tous les deux, et dans mon prochain rapport annuel j'espère pouvoir constater une amélioration sensible dans les commodités d'expédition de marchandises à Mulgrave.

Le chemin et le matériel roulant sont tous deux en très bon état.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Aucun changement ne s'est produit dans l'opération de l'embranchement de Windsor; la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis continue à exploiter le chemin, et le gouvernement à entretenir la voie et les constructions.

Les résultats des opérations de l'année sont comme suit :—

Un tiers des recettes brutes payées par la compagnie au gouvernement.....	\$24,533 55
Coût d'entretien de la voie et des constructions.....	24,020 33
Bénéfice.....	<u>\$ 513 22</u>

On remarquera que l'entretien du chemin a coûté \$513.22 de moins que le revenu qu'il a rapporté.

Les rails de fer donnent des signes d'usure, et il sera nécessaire d'en renouveler trois milles avec des rails d'acier dans le cours de l'année 1888-89. Il sera peut-être nécessaire aussi de poser du ballast sur quelques milles.

La voie et les constructions ont été maintenues en bon état, et je n'ai aucune raison de craindre de retard pour le trafic cet hiver si la compagnie de chemin de fer Windsor et Annapolis se procure des chasse-neige des modèles les plus perfectionnés.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Compte du capital.

Il n'a été fait aucune dépense pour le compte du capital, et le coût de l'entretien du chemin et du matériel roulant reste semblable à celui de l'année précédente.

Coût du chemin.....	\$3,283,051 89
du matériel roulant.....	458,729 00
Total.....	<u>\$3,741,780 89</u>

Le chemin et le matériel roulant sont en très bon état.

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :

Locomotives.....	21
Voitures de 1re classe.....	17
“ de 2me “ et à bagages.....	15
Wagons-poste et fumoirs.....	3
Wagons fermés et à bestiaux.....	176
Wagons-plateformes.....	125
Fourgons de conducteurs.....	3
Fourgons de payeur.....	1
Chasse-neige.....	8
Flangers.....	<u>7</u>

Les recettes brutes de l'année ont excédé celles de l'année précédente, et se comparent comme suit avec celles de la première année d'exploitation du chemin de fer :

1875-76.....	\$118,060 96
1887-88	158,363 62
Augmentation.....	<u>\$40,302 66</u>

Le trafic se développe donc d'année en année.

Les frais d'exploitation sont considérables, vu qu'ils comprennent le coût d'une puissante locomotive pour le fret, reconstruction de 10 wagons plateformes d'une capacité de 10 tonnes, la construction d'un pont en fer à Curtiss Creek, et la construction de trois ponceaux en maçonnerie. Ce sont des constructions en sus des réparations ordinaires et peuvent être considérées comme des améliorations (*batterments*).

Autrefois le service des trains sur l'embranchement du Cap Traverse n'était que bi-hebdomadaire. L'an dernier on l'a fait quotidien, mais comme le trafic est très minime il n'a pas même payé le service du train, sans parler de l'entretien. Toutefois, je présume que le service quotidien est utile à quelques personnes.

REMARQUES GÉNÉRALES.

L'augmentation constante qui s'est produite d'année en année dans le volume du trafic tant en voyageurs qu'en fret, indique sûrement que les diverses industries du pays sont dans un état prospère, et qu'il y a certainement une amélioration constante dans le bien-être et le progrès général. Tous ceux qui ont l'habitude de voyager sur le chemin de fer Intercolonial depuis son ouverture ont dû remarquer combien les parties les plus sauvages deviennent cultivées, et combien les industries ont augmenté en nombre et en prospérité. L'augmentation rapide du trafic local prouve la valeur du chemin de fer pour les districts qu'il traverse, et c'est une considération très importante pour l'avenir du chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant généra

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 7

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONGTON, N.-B., 25 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant du mouvement des recettes et dépenses du chemin de fer Intercolonial, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

J'y annexe les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant des mécaniciens, et les divers états de compte suivants préparés par le premier comptable et trésorier :—

- N^o 1. Compte du capital.
 " 2. Compte du revenu.
 " 3. Frais de traction (Relevé n^o 1)
 " 4. Dépenses pour voitures et wagons (" 2)
 " 5. Entretien de la voie et des travaux d'art (" 3)
 " 6. Dépenses des stations (" 4)
 " 7. Frais généraux (" 5)
 " 8. Compte des approvisionnements.
 " 9. Bilan général.
 " 10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 880 milles. Le 28 novembre 1887, l'embranchement de la ville de Pictou, 14 milles de longueur, a été livré au trafic, ce qui porte à 894 milles la longueur totale du chemin de fer en exploitation à la fin de l'année.

COMPTE DU CAPITAL.

Le prix de revient du chemin et de son équipement au 30 juin était de.....	\$44,995,982 42
Ajoutez le montant payé les années précédentes, voir les Comptes publics	149,441 40
	<hr/>
	\$45,145,423 82
Moins remboursé à compte des dépenses de l'année précédente...	50 00
	<hr/>
	\$45,145,373 82

Les additions de l'année ont été les suivantes :—

Pour prolongement dans Halifax.....	\$ 8,992 97
Nouvelles améliorations à Saint-Jean.....	2,513 89
Nouvelles améliorations à Moncton.....	16,653 56
Nouvelles améliorations à la Rivière-du-Loup.....	3,997 51
Achèvement du chemin de fer Intercolonial	10,004 12
Matériel roulant.....	258,334 81
Embranchement Saint-Charles.....	106,045 18
Embranchement Dartmouth.....	3,442 28
Embranchement Dalhousie... ..	1,343 00
Embranchement de la Rivière-du-Loup....	355 79
Embranchement d'Indian-Town.....	9,940 45
Embranchement de la ville de Pictou.....	227,924 54
Rails sur le quai à Sackville.....	1,398 20
Traverse du chemin à Bathurst.....	4,083 26
Hangar au charbon à Amherst.....	567 50

Machines.....	9,770 25	
Coussinets Servis.....	12,571 50	
Abris et clôtures paraneige.....	38,998 75	
Appareils pour le chauffage des wagons à la vapeur et leur éclairage à l'électricité	21,617 54	
Réclamation de Woodhill, Halifax.....	3,517 00	
Frais judiciaires se rattachant à cette récla- mation.....	313 28	
		<u>\$742,385 38</u>
Faisant une dépense totale au 30 juin 1888.....	\$45,887,759 20	

Les \$50 remboursées pour le compte du capital ont été avancées en 1885, pour payer du terrain sur l'embranchement de Dartmouth, mais elles n'ont pas servi.

Les \$149,441.40 ajoutés au compte du capital de l'an dernier sont la balance d'une somme de \$150,000 payée à Ottawa dans le cours du dernier exercice à la province du Nouveau-Brunswick en règlement d'une vieille réclamation.

Les dépenses faites pour le prolongement de Halifax, ont été occasionnées par le comblement d'un lot riverain, et par le règlement de réclamations datant des années précédentes.

Les dépenses faites pour les nouvelles améliorations à Saint-Jean, ont été la construction de bâtiments et d'appareils pour le nettoyage des wagons-dortoirs, et pour des réclamations.

Les dépenses à Moncton ont été occasionnées par l'agrandissement des ateliers grâce à l'augmentation du trafic.

Les dépenses de la Rivière-du-Loup ont été faites pour l'agrandissement de la cour, devenu nécessaire par suite de l'ouverture du chemin de fer de Témiscouata qui se relie à l'Intercolonial à cet endroit.

Achèvement du chemin de fer Intercolonial. Ces dépenses ont été faites pour le règlement des dommages aux terres, etc., lors de la construction originale de la ligne.

Les dépenses faites pour le matériel roulant ont été l'achat de nouveaux wagons-dortoirs et aussi de nouveaux wagons pour le fret, grâce à l'augmentation du trafic en charbon et autres articles.

Embranchement de Saint-Charles. Ces dépenses ont été occasionnées par le règlement de réclamations pour des terres et autres dommages, et par la construction d'abris et de clôtures paraneige, où ils étaient nécessaires.

Les dépenses faites à Dartmouth étaient pour des réclamations de terres et autres dommages.

Les dépenses sur l'embranchement de Dalhousie étaient pour des dommages aux terres, et l'achat de deux wagons pour le fret.

Embranchement de la ville de la Rivière-du-Loup. Cette somme a payé des matériaux employés pour l'agrandissement du quai à la Rivière-du-Loup.

Embranchement d'Indian-Town. Cette dépense a été faite pour l'achat de wagons pour le fret et payer des dommages aux terres.

Les travaux de construction sur l'embranchement de la ville de Pictou se sont continués durant l'année, et les dépenses ont été des paiements faits aux divers entrepreneurs. Cet embranchement était assez avancé pour permettre aux trains de circuler, et il a été livré au trafic le 28 novembre 1887.

Les dépenses faites à Sackville ont été rendues nécessaires par l'achèvement du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, qui se raccorde au chemin de fer Intercolonial à cet endroit.

Les dépenses de machines ont été occasionnées par l'achat de nouvelles machines pour les ateliers de Moncton.

Le coussinet Servis est une nouvelle invention qu'on a mise à l'épreuve. Il est destiné à augmenter la durée des traverses en empêchant les rails de les couper en s'y enfonçant.

Les dépenses faites pour les abris et clôtures paraneige l'ont été dans le but de protéger les endroits qui ne l'avaient pas été auparavant, et dont l'expérience des deux ou trois derniers hivers a démontré la nécessité.

Vingt-six trains de voyageurs ont été munis d'un appareil de chauffage à vapeur et 15 locomotives ont été munies d'appareils destinés à fournir la vapeur à ces wagons.

Dix-huit trains de voyageurs ont été munis d'appareils d'éclairage électriques.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes et les dépenses de l'année se chiffreront comme suit :

Dépenses.....	\$3,276,441 61
Recettes.....	2,912,783 85
Total.....	<u>\$ 363,657 76</u>

Les recettes brutes pour l'année ont été de \$2,912,783.85 soit une augmentation considérable sur le dernier exercice.

Recettes en 1887-88.....	\$2,912,783 85
do 1886-87.....	2,596,009 83
Augmentation.....	<u>\$ 316,774 02</u>

Cette augmentation provient tant du trafic des voyageurs que de celui du fret : la première étant de \$52,363.09, et la seconde de \$252,146.28. La quantité de fret transporté a excédé celle de l'année précédente par 144,661 tonnes, comme suit :—

Poids du fret transporté en 1887-88.....	Tonnes. 1,275,995
do do 1886-87.....	1,131,334
Augmentation	<u>144,661</u>

L'augmentation pour le fret local a été de 93,002 tonnes, et pour celui de plein parcours, de 51,659 tonnes.

Voici un état comparatif de quelques-uns des principaux articles du fret transporté cette année et l'année précédente :—

Articles.	1886-87.	1887-88.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine.....	753,480	845,750	92,270	
Boisseaux de grain.....	1,016,334	1,211,540	195,206	
Pieds de bois.....	161,168,003	196,444,819	35,276,816	
Têtes de bétail vivant.....	80,782	90,439	9,657	
Autre march'dises, tonnage	820,300	909,487	89,187	

C'est une satisfaction d'observer une augmentation dans tous les articles mentionnés plus haut.

Le commerce de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'Ouest continue d'accuser une augmentation, comme on peut en juger par l'état détaillé comparatif suivant, jusqu'à l'expiration de l'année, le 31 de décembre :—

	Tonnes.
1879	570
1880	10,246
1881	30,629
1882	35,089
1883	54,891
1884	112,898
1885	165,791
1886	175,512
1887	<u>192,022</u>

Depuis plusieurs années j'attire dans mon rapport annuel l'attention sur le taux excessivement bas auquel on transporte le charbon, et il n'y a aucun doute que c'est une des causes principales du déficit annuel.

Il y a dans le nombre des voyageurs une augmentation de 56,050 sur le chiffre de l'an dernier, comme suit :

En 1887-88	996,194
1886-87	940,144
	<u>56,050</u>

En 1886-87 l'augmentation sur l'année précédente a été de 50,280.

DÉPENSE.

Les frais d'exploitation durant l'exercice ont été de \$3,276,441.61, soit une forte augmentation sur le chiffre de l'exercice précédent, comme suit :

1887-88	\$3,276,441 61
1886-87	2,828,115 58
	<u>\$448,326 03</u>

Voici comment ils se comparent à ceux de l'exercice précédent, par mille parcouru par les locomotives et les convois, ainsi que par mille de chemin de fer :

Par mille parcouru par les locomotives :—

	Cents.
1887-88	55.19
1886-87	<u>51.74</u>

Par mille parcouru par les convois :—

1887-88	66.33
1886-87	<u>62.67</u>

Par mille de chemin de fer :—

1887-88	\$3,723 23
1886-87	<u>3,265 72</u>

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été entretenus en parfait état d'efficacité.

291,828 traverses neuves ont été posées sur la voie.

Soixante-dix milles de la voie ont été reballastés.

Cinquante et une voies d'évitement, d'une longueur totale de cinq milles et demi, ont été construites.

Les clôtures ont reçues toutes les réparations nécessaires, et 132 milles de clôtures neuves ont été construits.

On a posé trois sortes de clôtures en fil métallique, en treillis, en fil barbelé et en lattes et fil métallique.

Des réparations considérables ont été faites aux abris et aux clôtures paraneige, et on en a construit de nouveaux au coût total de plus de trente-six mille piastres.

Les bâtiments de toutes sortes sur la ligne ont reçu les réparations dont ils avaient besoin.

Trois gares, trois bureaux de télégraphe, une grande bâtisse pour l'emmagasinage du charbon, et une autre pour l'huile, ont été construits.

Une gare et un grand hangar pour l'emmagasinage du charbon ont été construits sur de plus grandes dimensions et sur un plan amélioré.

Douze signaux-sémaphores ont été placés à des endroits où il n'en existait pas auparavant.

Les réparations et renouvellements faits aux quais ont été considérables, plus de trente-quatre mille piastres ayant été dépensées sur un seul des quais de Richmond.

On a fait des dépenses considérables pour les réparations et renouvellements de la maçonnerie des ponts et ponceaux.

Un pont en fer de trois arches a été substitué à un pont en bois. Trois paires de longrines en fer ont été substituées à des solives en bois, et un pont en fer au-dessus de la voie a été construit à la place d'un pont en bois.

Le matériel roulant a reçu les réparations nécessaires et est en bon état.

Quatre nouvelles locomotives ont été achetées pour en remplacer un nombre égal retirées du service.

Cent cinquante-sept wagons pour le fret étant impropres au service, ont été remplacés par un nombre égal de nouveaux wagons de méthode améliorée, et pouvant transporter des chargements beaucoup plus pesants. Six voitures pour les voyageurs ont été remplacées par de nouvelles voitures de modèle amélioré. Le wagon-dortoir "Miramichi," qui a été détruit par le feu en septembre 1886, a été remplacé par un nouveau. Le coût de toutes ces nouvelles locomotives et wagons a été porté au compte des frais d'exploitation.

On a continué à améliorer le service de l'eau, et cinq grands réservoirs d'une capacité de 50,000 gallons ont été construits et munis de pompes à vapeur. Les dépenses ont été beaucoup plus fortes que l'an dernier, ayant dépassé quarante mille piastres.

Un bon nombre des ouvrages ci-dessus mentionnés étaient des améliorations faites en sus de l'entretien et du renouvellement des ouvrages originaux, mais le coût est inscrit aux frais d'exploitation, et contre les recettes de l'année.

Nous étant décidés à essayer la vapeur fournie par la locomotive comme moyen de chauffage des voitures à voyageurs, plusieurs trains ont été complètement munis de l'appareil nécessaire pour cela, et ont circulé tout l'hiver dernier. L'essai ayant prouvé qu'il est possible de chauffer les wagons d'une manière satisfaisante par ce moyen, on pose cet appareil dans d'autres trains de voyageurs.

Depuis l'automne de 1887 plusieurs trains ont été entièrement éclairés à l'électricité.

APPROVISIONNEMENTS.

Valeur des fournitures achetées.....	\$1,187,201 18
Valeur des fournitures employées.....	1,474,333 04
Vieux matériel vendu.....	156,567 92

A la fin de l'année les approvisionnements disponibles étaient de :—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible....	\$257,246 68
Rails en fer et en acier.....	71,164 07
Vieux matériel pouvant servir.....	41,873 00
Vieux matériel à vendre.....	128,351 08
	<u>\$ 498,634 83</u>

La quantité de rails et de vieux matériel disponible est moins considérable que l'an dernier. Le vieux matériel fut vendu dans le mois de mai par enchère publique, mais la livraison aux acheteurs était à peine commencée à la fin de l'année.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le service du traversier dans le port de Pictou a été discontinué lorsque le chemin de fer de Stellarton à Pictou a été ouvert au trafic le 28 novembre 1887, et le steamer *Mayflower* qui faisait ce service est à vendre.

Dans le cours de l'hiver dernier on a éprouvé quelques inconvénients par suite du défaut des entrepreneurs des locomotives de les livrer à l'époque convenue.

Le déblai des neiges sur la ligne n'a pas coûté aussi cher l'hiver dernier que dans l'hiver de 1886-87, mais il est bien au-dessus de la moyenne, ayant coûté \$67,000, et à cette somme il faut ajouter les frais de réparations des charrues, plus de \$26,000.

Je suis bien aise de dire qu'en général les employés se sont acquittés de leurs fonctions fidèlement et de bon cœur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement, Ottawa.

N^o 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
COMPTE DU CAPITAL, exercice expiré le 30 juin 1888.

AV.

1887. 30 juin.....	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	1887. 30 juin.....	Canada	\$ cts. 45,145,373 82
Coût du chemin et de l'équipement.....			44,995,932 42			
AJOUTEZ—Montant payé les années précédentes, voir Comptes publics.....			149,441 40			
Total d'après les Comptes publics.....			45,145,423 82			
MOINS—Remboursements sur les dépenses de l'année précédente.....			50 00			
			45,145,373 82			
1888. 30 juin.....				1888. 30 juin.....	Canada	732,385 38
Dépenses pour le prolongement dans Halifax.....	8,992 97					
do plus grandes facilités à Saint-Jean.....	2,513 89					
do l'embran. de Saint-Charles	11,506 86					
do do la ville de Pictou	106,045 18					
do do Dartmouth.....	227,924 54					
do do Dalhousie.....	3,442 28					
do do la ville, Rivière-du-Loup.....	1,343 00					
do do Indian-Town.....	355 79					
do Matériel roulant	9,840 45					
Approche sur pilotis jusqu'au quai de Sackville.....	258,334 81					
Cousinets Servis	1,398 20					
Plus grandes facilités, Moncton.....	12,871 50					
do Rivière-du-Loup.....	16,853 56					
Voie d'évitement de la flature d'Halifax, réclamation de Woodhill	3,997 51					
Machines	3,517 00					
Traverse sous le ch. de fer Intercolonial à Bathurst	9,770 25					
Appareils pour éclairage des wagons à l'électricité et le chauffage à la vapeur.....	4,083 26					
Hangar au charbon à Amherst.....	21,617 54					
Abris et clôtures paraneiges.....	567 50					
Frais judiciaires en rapport avec la voie d'évitement de la flature d'Halifax.....	38,998 75					
Achèvement du chemin de fer Intercolonial, entre la Rivière-du-Loup et Truro (travaux, voie permanente, bâtiments, droits de passage, etc).	313 28					
	10,004 12			1888. 30 juin.....	Canada	742,385 38
						45,887,759 20

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
 COMPTE DU REVENU, exercice expiré le 30 juin 1888.

Dt.

Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1888.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
887,626 41	Frais de traction	1,135,325 00	732,678 56	Transport des voyageurs	845,041 65
688,027 57	Dép. des wagons et voitures	769,155 84	1,657,695 76	do du fret.....	1,909,842 04
782,052 79	Entret. de la voie et des trav.	811,225 31	145,635 51	Malles et divers.....	157,900 16
333,576 22	Dépenses des gares	377,969 18	2,596,009 83	Balance.....	2,912,783 85
162,689 65	Frais généraux	174,809 23	232,105 75		363,657 76
2,833,972 64	Circulation par wagon par mille.	3,268,484 56			
5,857 06		7,957 05			
2,838,115 58		3,276,441 61	2,838,115 58		3,276,441 61

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
8,727 69	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage.....	10,436 35
212,296 96	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	234,682 95
357,564 55	Combustible.....	463,604 82
41,464 49	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	51,635 80
202,384 32	Réparations aux locomotives, tenders et outils à locomotives.....	290,220 04
29,340 09	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs ..	40,452 73
35,848 31	Divers.....	44,292 31
887,626 41		1,135,325 00

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N. B., 30 juin 1888.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
54,810 70	Réparations aux voitures à voyageurs.....	102,375 31
17,480 22	do wagons-poste, à messageries et à bagage.....	47,828 95
262,456 93	do wagons à marchandises et fourgons.....	254,493 65
225,676 96	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	250,266 85
33,263 10	Huile, chiffons.....	36,703 85
48,823 64	Menus articles et combustible.....	57,132 35
19,516 02	Divers.....	20,354 88
668,027 57		769,155 84

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N. B., 30 juin, 1888.

[1888]

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
6,714 61	Appointements de l'ingénieur et de son aide et des commis, frais de bureau et de voyages.....	6,752 57
279,456 96	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement.....	315,899 33
168,531 72	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement..	38,127 28
55,480 89	Traverses	71,553 27
84,611 47	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, paraneiges, clôtures, etc.....	160,739 34
6,824 51	Réparations aux quais.....	36,072 19
69,730 55	co bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions	85,673 84
17,162 12	do chasse-neige, outillage, etc	26,141 43
93,212 40	Enlèvement de la glace et de la neige	67,781 25
3,327 56	Divers	2,484 81
782,052 79		811,225 31

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1888.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
260,701 11	Appointements des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	293,981 79
72,875 11	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais.....	83,987 39
333,576 22	Divers	377,969 18

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1888.

N° 7—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
64,224 16	Appointements du surintendant général, des surintendants de districts, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis et frais de bureau et de voyages.....	65,601 92
20,884 38	Division de la comptabilité,—appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages.	25,072 04
18,930 57	Domages causés aux hommes, animaux et effets	17,223 71
19,125 93	Passages d'eau	16,580 52
1,243 75	Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes).....	619 98
24,167 07	Divers—impressions, annonces, etc.....	38,814 91
14,113 79	Frais d'agence	14,897 15
162,689 65		174,809 23

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1888.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMpte GÉNÉRAL DU MATÉRIEL, exercice terminé le 30 juin 1888.

Av.

1888	1888	1888	1888	1888	\$ cts.	\$ cts.
30 juin.....	Balance.	\$ cts.	30 juin.....	Livraisons durant l'année	\$ cts.	\$ cts.
		678,109 97		Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer.	1,464,333 04	
1888				Vente de vieux matériel	35,054 37	
30 juin.....	Achats durant l'année.....	1,187,201 18		Balance—	156,577 92	1,655,965 33
	Frais des autres départements.	219,087 11		Matériel ordinaire, y compris le combustible	257,246 88	
	Main-d'œuvre.....	57,632 98		Rails de fer et d'ac., attaches, etc	71,164 07	
	Bordereau de paie.....	12,698 92		Vieux matériel, en état de ser- vice.....	41,873 00	
		1,476,490 19		Vieux matériel à vendre	123,351 08	
						498,634 83
		2,154,600 16				2,154,600 16

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1888.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
 BILAN GÉNÉRAL, année expirée le 30 juin 1888.

Dr.

Av.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest, compte du trafic.....		1,657 42	
do de Springhill et Parrishboro'.....			17,550 77
do Halifax et Cap-Breton.....			3,161 99
do Embranchement de Windsor.....			1,546 82
Cie de messagerie internationale.....			2,318 83
Compagnie de voitures-palais Pullman.....			2,641 86
Cie de paquebots Allan.....			870 35
Ligne du "Great Eastern".....			1,892 13
Cie bouillière de l'Acadie.....			4 00
do internationale.....			6,143 43
do Vale.....			954 55
Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse.....			24 27
Cie de fer de Londonderry (limitée).....			6 60
Cie de fonderie et de machinerie de Truro.....			4 23
Laminoirs d'Halifax.....			171 45
do de Coldbrook.....			78 50
Cie de locomotives et de machines du Canada.....			1,967 41
Union Bearing Company.....			15 75
Cie de Transport du Canada.....			660 84
Cie de nav. à vapeur de l'île du Prince-Édouard.....			1,301 83
Steamer "Admiral".....			4 04
do "Contest".....			4,190 83
Cie de filature de coton d'Halifax, voie d'évitement.....			2,236 25
Remise détruite.....			10,639 07
Ville de Dartmouth.....			325 00
Gare de Glengarry.....			8,000 00
do Bloomfield.....			788 81
do l'embr. pour le service des bouillères.....			5 00
do Weldford.....			25 21
do Saint-Luc.....			65 84
do Saint-Arsène.....			55 00
do Bic.....			30 00
Goélette "Mary Jane".....			6 11
Compte des particuliers.....			22 00
			71 30
			6,949 11
			737,931 25
			737,931 25

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

No. 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

	1887.	1888.
Milles de chemin de fer en exploitation	866	880
Milles parcourus par les locomotives	5,466,488	5,936,035
do trains	4,512,599	4,939,253
do wagons	52,001,928	56,008,930
Recettes, par mille parcouru par les locomotives..... Centins.	47.49	49.07
do de la voie..... Piastres	2,997.70	3,309.98
	Pour 100.	
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes	30.53	29.01
do do du fret do	63.86	65.57
do do d'autres sources do	5.61	5.42
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs. Centins.	3.88	3.95
Combustible.....	6.54	7.81
Huile, suif, chiffons et menus articles .....	.76	.87
Réparations aux locomotives	3.70	4.89
Eau et réparations aux réservoirs.....	.54	.68
Divers.....	.65	.75
Total.....	16.07	18.95
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef.....	.16	.17
Total.....	16.23	19.12
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives.....	16.23	19.12
Dépenses des wagons do	12.22	12.96
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locom.	14.31	13.67
Dépenses des stations do do	6.10	6.37
Frais généraux do do	2.98	2.94
Wagons, par mille.....	51.84	55.06
	Déduire .10	Ajouter .13
Total par mille parcouru par les locomotives.....	61.74	55.19
Frais de traction, par mille parcouru par les trains.....	19.67	22.98
Dépenses des wagons do	14.80	15.57
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	17.33	16.43
Dépenses des stations do do	7.39	7.65
Frais généraux do do	3.61	3.54
Wagons, par mille.....	62.80	66.17
	.13	.16
Total par mille parcouru par les trains.....	62.67	66.33
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer.....	3,265.72	3,723.23

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin, 1888.

[1888]

37

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 20 septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements a été portée de 880 à 894 milles.

	Milles.
Déjà rapporté.....	880
Embranchement Dartmouth.....	14
Total.....	<u>894</u>

Dans le cours de l'exercice 88 milles de vieux rails d'acier, pesant 56 livres à la verge, ont été remplacés sur la ligne-mère par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

TRAVERSES.

Au cours de l'exercice, 291,823 traverses ont été renouvelées sur la ligne-mère, les voies de garage et les embranchements.

BALLASTAGE.

Le ballastage a été fait sur toutes les divisions du chemin. Soixante et dix milles et demi (70½) ont été ballastés durant l'année.

SÉMAPHORES.

Douze sémaphores ont été érigés dans le cours de l'exercice.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Cinquante et une voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, ce qui donne 29,248 pieds, ou 5½ milles de plus de voie de garage.

CLÔTURES.

Environ cent trente-deux milles de clôtures en fil de fer barbelé et en fil de fer en treillis ont remplacé d'anciennes clôtures en perches, et ont aussi été placées où il n'en existait pas auparavant. Environ 32 milles de clôture en fil de fer barbelé sur les divisions nord ont été sérieusement endommagées par la neige et la glace, qui ont cassé les fils. Ces réparations ont été très coûteuses.

La dépense d'entretien des clôtures ordinaires l'année dernière a été de \$86,836.68.

ABRIS ET CLÔTURES PARANEIGE.

8,549 pieds linéaires de nouveaux abris paraneige ont été construits entre Lévis et Sainte-Flavie. Sur ce chiffre, 5,691 ont été construits avec une armature en fer composé de vieux rails recouverts de planches rabotées de 1½ pouce. 36,681 pieds linéaires de clôtures paraneige ont été construits et 7,948 pieds reconstruits. On a aussi réparé environ 5,000 pieds de l'ancienne clôture.

On espère que les abris paraneige avec armatures en fer et revêtement en planches seront presque sinon complètement à l'épreuve du feu.

QUAIS ET VOIES À CHARBON SUR CHEVALETS.

Au TERMINUS EN EAU PROFONDE A HALIFAX, on a posé quelques nouveaux pilotis, et renforcé les fondations des hangars à fret.

A RICHMOND, un contrat a été fait avec MM. Cameron et Donald pour la reconstruction du quai extérieur sur pilotis. Les pilotis sous les bâtiments devront être créosotés. Le renouvellement de la voie à charbon et des plans inclinés était aussi compris dans leur contrat.

Les travaux étaient environ à moitié terminés à la fin de l'année.

Au DÉBARCADÈRE DE PICTOU, une partie du dessus du quai n° 2 a été renouvelée et le quai a été en général examiné et réparé.

A SPRINGHILL, l'ancienne remise où l'on approvisionnait les locomotives de charbon a été détruite par le feu, et une nouvelle remise et voie à charbon construites pour les remplacer.

A AMHERST, DORCHESTER, SHÉDIAC ET SUSSEX, on a construit de nouvelles voies à charbon pour les fins locales.

A la POINTE DU CHÊNE, de grosses réparations ont été faites à l'extérieur du quai et une partie du dessus a été replanchée.

A MONCTON, des réparations considérables ont été faites au hangar à charbon et à la voie.

A NEWCASTLE, le vieux quai a été brûlé jusqu'au niveau de l'eau. Il a été reconstruit par contrat. On a posé aussi une nouvelle grue perfectionnée de 7 tonnes de capacité.

A DALHOUSIE, une partie du dessus du quai a été replanchée.

A SAINTE-FLAVIE, un nouveau hangar à charbon de 500 pieds de long sur 25 pieds de large, avec une voie de 700 pieds de long pour y arriver, a été construit, par contrat, au coût de \$1,336.50

A RIMOUSKI, les réparations nécessaires ont été faites au quai en attendant qu'on donne le contrat pour l'exécution de réparations plus considérables.

A LA POINTE-LÉVIS, les réparations nécessaires ont été faites aux caissons entre Lévis et la Pointe-Lévis, au sud de la Pointe-Lévis.

BÂTIMENTS ET PLATEFORMES.

A HALIFAX, un double plancher a été posé du côté nord du hangar à charbon qui se trouve sur le quai en eau profonde, sur toute sa longueur.

On a renouvelé la plateforme extérieure pour les voyageurs à la station de North Street.

Le toit de la gare principale a été recouvert en ciment Sparham.

L'élévateur à grain a été examiné et réparé, et le toit de la maison de la chaudière a été recouvert de goudron et de gravois.

Un côté du toit du hangar à fret de North Street a été recouvert en bardeaux et le dessus de la plateforme de chargement en dehors du hangar renouvelé.

A RICHMOND, une extrémité du bâtiment des magasins (en briques) a été réparée et couverte en mastic.

La rotonde a été parfaitement examinée, toutes les briques molles ont été enlevées et une grande partie des murs extérieurs couverte en mastic.

Un prolongement a été fait au bâtiment au-dessus de la fosse à piquer le feu, contiguë à la rotonde, pour permettre aux plus grosses locomotives de prendre plus commodément du charbon pendant qu'on enlève leurs cendres.

On a posé une nouvelle porte au hangar à bestiaux.

A ROCKINGHAM, une partie de la plateforme a été renouvelée.

A BEDFORD, les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments de la station et environ une moitié de la vieille plateforme a été renouvelée.

WELLINGTON, ENFIELD et SHUBENACADIE, les gares ont reçu deux couches du meilleur blanc de plomb et d'huile.

A cette dernière gare, de nouvelles solives furent posées sous la salle des bagages, et le toit recouvert en bardeaux.

A TRURO, on a posé de nouveaux planchers dans les bureaux du surintendant local, et du distributeur des billets, et une partie du toit de la gare fut recouvert en bardeaux.

Le toit de la remise aux locomotives fut recouvert en ciment Sparham. On a aussi renouvelé une bonne partie des ouvrages en bois des ventilateurs.

Les vieux conduits de fumée en fer furent remplacés par de gros tuyaux en terre cuite de 18 pouces de diamètre, munis de capuchons de même matière.

Les longrines de six des fosses ont été renouvelées.

La plateforme en face du hangar au fret, de 150 pieds de long sur 14 pieds de large, a été renouvelée.

A VALLEY, le toit de la gare a été recouvert en bardeaux, et des réparations ont été faites aux bâtiments et à la plateforme.

Une plateforme de chargement de 85 pieds de long sur 8 pieds de large a été construite à la voie d'évitement de Murray, à environ un mille à l'ouest de Valley.

A WEST RIVER, une fenêtre en saillie a été posée au bureau, de nouvelles solives mises sous la gare, et des réparations générales ont été faites.

A la voie d'évitement de LORNE, à deux milles et demi de Glengarry, on a érigé une nouvelle plateforme de chargement, de 90 pieds de long sur 8 pieds de large.

A STELLARTON, les parapets en avant et aux extrémités, le toit, et la plateforme de la nouvelle gare lambrissée de brique, ont été sérieusement endommagés par une explosion. Les réparations nécessaires ont été faites.

A NEW-GLASGOW, le bureau du chef de gare a été agrandi, et des réparations générales ont été faites à la gare et à la plateforme.

A BELMONT, WESTCHESTER, OXFORD et SACKVILLE, on a construit de petites remises à charbon pour l'usage des gares.

A WENTWORTH, le hangar au fret a été élevé et le toit couvert en bardeaux.

A WESTCHESTER, une nouvelle plateforme a été construite.

Les plateformes à SPRING HILL, AMHERST, AULAC, SACKVILLE, ROCKLAND et MEMRAMCOOK, ont été examinées et en partie renouvelées.

A GRENVILLE, une rallonge a été faite au logement du chef de gare.

A SALT SPRINGS, le toit de la gare a été couvert en bardeaux.

A AMHERST, AULAC, SACKVILLE, ET MEMRAMCOOK, de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans les bureaux et les salles d'attente.

Les bâtiments suivants ont été peints dans la division centrale: la gare de Belmont, le hangar au fret à Wentworth, la gare et le hangar au fret à Nappan, la gare, la salle des bagages et la salle à dîner d'Amherst, les gares de Sackville et de Rockland.

A la POINTE AU CHÊNE, le toit de la remise aux locomotives a été renouvelé avec du ciment de Sparham. Le logement du chef de gare a été examiné, réparé et peinturé, et la plateforme de la station réparée et partiellement renouvelée.

A SHÉDIAC, de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans le bureau et les salles d'attente. La gare a été parfaitement examinée, réparée, recouverte en bardeaux, et peinturée.

A la voie d'évitement du MOULIN DE HUMPHREY, on a construit une nouvelle plateforme de chargement de 100 pieds de long sur 10 pieds de large.

A MONCTON, une nouvelle forge en brique, de 156 pieds sur 52 pieds, a été bâtie, et des rallonges de 250 pieds sur 67, et de 300 pieds sur 22, ont été faites à la boutique des peintres.

La gare a été parfaitement examinée, réparée et recouverte en bardeaux.

La gare, la salle à dîner et la glacière ont été peinturées.

Le toit de la glacière a été aussi couvert en bardeaux.

De nouveaux planchers furent posés dans les salles d'attente et le bureau pour la vente des billets. Le bureau dans le hangar au fret a été agrandi et remodelé. On a lambrissé de bois les murs et le plafond, et on a posé un nouveau plancher en bois dur.

Les réparations nécessaires ont été faites au douze logements.

Les deux bâtiments qui se trouvaient en arrière de l'atelier des machines ont dû être déplacés pour faire place à la nouvelle forge. Après leur déplacement, ils furent remis en bon état.

A SALISBURY, les réparations nécessaires ont été faites à la gare, dont le toit a été recouvert en bardeaux.

A PETITCODIAC, le toit du hangar au fret fut recouvert en bardeaux.

A SUSSEX, le bureau dans le hangar au fret fut examiné, doublé et l'intervalle rempli de sciure de bois.

Les gares de NAUWIGEWAWUK, RIVERSIDE et COLDBROOK furent examinées et peinturées.

Une nouvelle plateforme de chargement fut érigée à cette dernière station.

A ROTHESAY, un nouveau plancher en bois franc a été posé dans la salle d'attente générale et dans le bureau.

La plateforme à la voie d'évitement de BISHOP a été examinée et en partie renouvelée.

SAINT-JEAN.—En avril dernier un incendie endommagea considérablement le grand hangar au fret. Les bureaux furent inondés, le toit et les couvertures sérieusement endommagés, et plus de la moitié des fenêtres et des portes furent détruites.

Les réparations nécessaires ont été exécutées.

Aux MOULINS DE BERRY, la plateforme a été renouvelée et le toit du logement recouvert en bardeaux.

A CANAAN, un toit fut recouvert et une partie de la plateforme renouvelée.

A ADAMSVILLE, on construisit une nouvelle gare et une plateforme.

A WELDFORD, une nouvelle salle pour les bagages fut construite à l'extrémité du hangar au fret.

Le logement de l'agent fut parfaitement examiné, réparé et peinturé.

La plateforme de la gare fut renouvelée, et la plateforme de chargement recouverte.

A la JONCTION KENT, la gare et la plateforme furent réparées. La gare fut peinturée. Une grande rallonge a été construite au hangar du fret.

A ROGERSVILLE, un incendie détruisit une partie de la vieille gare. Une partie des murs extérieurs purent servir pour la nouvelle gare, qui fut construite sur de plus grandes dimensions.

La plateforme a été renouvelée et allongée.

A BEAVER BROOK, la gare a été réparée et peinturée.

A BARTIBOGUE, le toit et les planchers de la gare ont été réparés.

A RED PINE, la gare a été parfaitement réparée et peinturée.

Une remise pour la pompe a été construite pour la machine stationnaire alimentant un réservoir de 50,000 gallons.

A BATHURST, PETIT-ROCHER, RIVIÈRE JACQUET, NEW MILLS et CHARLO, les réparations nécessaires ont été faites aux gares et plateformes.

Ces trois dernières gares ont été peinturées.

A la RIVIÈRE A L'ANGUILLE, un nouveau plancher fut posé dans le bureau, la plateforme allongée et l'ancienne partie renouvelée.

Au PETIT-ROCHER, à BELLEDUNE et CHARLO, de nouvelles plateformes de chargement furent construites.

A LA JONCTION DE DALHOUSIE, la gare a été réparée et peinturée, et un nouveau plancher fut posé dans la salle d'attente générale.

A CAMPBELLTON, la gare et la salle à dîner furent réparées et peinturées. De nouveaux planchers furent posés dans les ateliers du charpentier et des machines.

A FLATLANDS, à 8 milles au nord de Campbellton, une nouvelle gare, avec plateforme et remise à charbon, fut construite.

A PLEASANT BEACH, à 7 milles au nord de Causapsal, une nouvelle gare, une plateforme et une remise à charbon furent construites.

Au LAC AU SAUMON, à 5 milles au nord de Causapsal, une nouvelle gare, une plateforme et une remise à charbon furent construites.

A AMQUI, la gare a été réparée et peinturée.

A SAYABEC, la gare a été réparée et peinturée. Un plancher de bois franc fut posé dans la salle d'attente et le bureau.

A LA VOIE D'ÉVITEMENT DE BERNIER, une nouvelle gare, une plateforme et une remise à charbon furent construites.

A SAINTE-FLAVIE, la gare a subi de grandes réparations et a été peinturée.

La plateforme a été renouvelée et les planchers et pieds de bois des fosses de la ronde ont été renouvelés.

Plusieurs nouveaux conduits de fumée en terre cuite ont remplacé les anciens conduits en fer rouillé.

Les réservoirs à Métapédia, Mill Steam, Causapscal, Amqui et Cedar Hall, ont reçu les réparations nécessaires.

A SAINTE-LUCE, la gare a été réparée et peinte ; la plateforme a été renouvelée.

A SACRÉ-CŒUR, Une gare et une plateforme furent construites.

A SAINT-SIMON, SAINT-ARSÈNE et TROIS-PISTOLES, les gares et plateformes subirent les réparations nécessaires.

A ce dernier endroit la plateforme a été renouvelée et une glacière construite pour l'usage de la salle à dîner.

A SAINT-FLOI, la gare a été réparée et la plateforme allongée.

A la RIVIÈRE-DU-LOUP, on a construit un dépôt d'huile à l'usage du département du matériel. La gare, la remise aux locomotives, et le bureau de l'expéditeur des trains ont reçu les réparations nécessaires.

Un bureau pour les commis a été aménagé dans le hangar au fret.

A SAINT-ALEXANDRE, le toit du hangar au fret a été recouvert en bardeaux.

Au CAP SAINT-IGNACE, on acheta du terrain supplémentaire et l'on construisit une nouvelle gare. L'ancienne gare fut reculée et convertie en hangar pour le fret. Un appentis pour le charbon et des cabinets furent faits, ainsi qu'un bon chemin pour approcher de la gare.

A SAINT-THOMAS, les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au hangar au fret.

A SAINT-PIERRE, une plateforme de chargement fut érigée.

A SAINT-FRANÇOIS, un nouvel appentis pour le charbon fut construit.

A la JONCTION DE LA CHAUDIÈRE, des réparations nécessaires ont été faites à un certain nombre de logements occupés par des employés du chemin de fer.

A HADLOW, le hangar au charbon fut réparé et les portes de la remise aux locomotives renouvelées.

L'ouvrage en bois des gares lambrissées de briques de Saint-Pascal, de Saint-Pierre, de Saint-François et de Saint-Charles, fut peinturé.

PONTS ET PONCEAUX.

Un ponceau en maçonnerie de 4 pieds sur 2½, de 60 pieds de long, a été construit près de la Jonction de WINDSOR, pour empêcher l'inondation du champ de R. Adam.

Une nouvelle pile en pierre de taille a été construite sous le pont de Shubénacadié, à la place de la vieille pile en moellons qui n'était plus sûre. Une autre pile de ce pont et les culées ont été réparées et jointoyées avec du ciment.

Deux piles et les culées du pont de fer Riversdale ont été réparées et jointoyées.

Un ponceau arqué à un mille à l'est de Stellarton a été jointoyé et un autre dans la cour de Stellarton a été prolongé de 25 pieds pour permettre de poser une nouvelle voie jusqu'à la nouvelle gare.

La superstructure en fer du pont de Shubénacadié (poutres emboîtées, de 325 pieds de long) a été parfaitement grattée et peinte à l'intérieur et à l'extérieur.

Un pont au-dessus de la voie à cet endroit a aussi été gratté et peinturé.

A la ferme agronomique du gouvernement, près de Nappan, un vieux pont en chevalets au-dessus de la voie a été remplacé par un pont en fer de 90 pieds d'ouverture reposant sur des culées en pierre.

Une des piles du pont de Sackville a été sérieusement endommagée par la débâcle des glaces dans le printemps de 1887. Un caisson en bois rempli de pierre a été construit autour de cette pile depuis ses fondations jusqu'au niveau des hautes eaux, à grands frais. Les taille-mer aux deux extrémités ont été revêtus d'une armure de vieux rails. L'expérience de l'hiver dernier démontre qu'on n'a plus à craindre de nouveaux dommages.

Un vieux pont sur chevalets en bois de 3 arches, 30 pieds, au ruisseau du moulin de Humphrey, a été remplacé par des chevalets en fer et des poutres en métal. Des culées en pierre furent aussi construites, et les vieilles piles partiellement reconstruites et jointoyées.

Les poutres en bois au ruisseau de Holmes ont été remplacées par des poutres en fer, de 18 pieds de travée.

Un pont de bois au ruisseau du moulin de Hayward a été remplacé par des poutres en acier de 33 pieds de long.

Deux paires de vieilles poutres en fer de 15 pieds de travée ont remplacé les poutres de bois à Pallet River et à Cold Brook.

Deux ponts au-dessus de la voie Quispamsis ont été réparés; le tablier de l'un d'eux fut renouvelé.

Le pont de fer à Gondola Point (30 pieds de travée) a été élevé et on a posé un tablier de bois à coupe verticale.

Des garde-fous ont été posés sur deux arches (86 pieds chacun) du pont de fer de Petitcodiac.

Des liens de tension additionnels ont été adaptés aux ponts suivants :

Rivière Barnaby, 1re traverse.....	1 travée	100 pieds.
Bartibogue.....	1 do	80 do
Nepisiguit.....	6 do	100 do
Tête à-Gauche.....	5 do	100 do
Grant's Brook.....	1 do	80 do
Mill Stream.....	1 do	80 do

Les ponts ci-dessus ont été examinés et tous les rivets qui ne tenaient pas ont été remplacés.

Les ponts suivants ont été grattés et peints :—

Konchibouguacis	1 travée	80 pieds.
3e traverse, rivière Barnaby.....	1 do	80 do
2e do do	1 do	80 do
Bartibogue.....	1 do	80 do
Red Pine.....	3 do	43 do
Népissiguit.....	6 do	100 do
Little River	1 do	60 do
Middle River.....	2 do	80 do
Mill Creek.....	3 do	60 do
Moffat's.....	8 do	60 do
Gordon's.....	1 do	40 do
McKinnon's Brook.....	2 do	80 do
Tartague River.....	1 do	40 do
Metis River.....	4 do	100 do
3 petites poutres entre Sainte-Flavie et Rimeuski.....	27 do	
Bennett's.....	1 do	50 do

Les vieilles traverses sur les ponts de la Miramichi et de la Restigouche (17 arches de 206 pieds chacune), ont été remplacées par des tabliers à coupe verticale et des garde-fous de pin de Géorgie, à grands frais.

Des pièces de tablier supplémentaires ont été posées sur les tabliers supérieurs des ponts de Richibouctou, Kouchibouguacis, et de la rivière Barnaby.

De nouvelles poutres et longrines ont été posées sur 24 travées entre Newcastle et Campbellton. Un pont sous la voie avec culées en pierre et longerons en fer a été construit dans la cour de Bathurst.

Les vieilles traverses ont été enlevées et remplacées par des tabliers à coupe verticale, sur les ponts suivants :—

Pont de Clarke.....	1 travée	60	pieds.
do Kane.....	1 do	20	do
do Gilmour.....	1 do	60	do
do Cedar Hall.....	1 do	30	do
do Causapscal.....	3 do	100	do
do Saint-Thomas Ouest.....	9 do	60	do

Neuf nouveaux ponceaux en maçonnerie ont été reconstruits entre la Rivière-du-Loup et la jonction de la Chaudière.

EN GÉNÉRAL.

Environ un demi-mile de voie double a été posé à la jonction de Dalhousie, pour relier l'embranchement à la cour.

A New-Glasgow, une double voie a été posée à partir de la jonction du Prolongement-Est avec la ligne-mère, jusqu'à un croisement de chemin dans la ville, où se tient un signaliste qui remplit en même temps la charge d'aiguilleur.

Environ deux milles de fossés latéraux ont été faits entre Nappan et Memramcook, et quatre milles entre la Rivière-du-Loup et Saint-Thomas.

Les réparations nécessaires ont été faites aux plaques tournantes à Richmond, Truro, Moncton, New-Castle, Rivière-du-Loup et Hadlow.

Une grande quantité de pierraille a été posée pour protéger la maçonnerie des ponts de Sussex et de Saint-Pascal.

Une fosse à piquer le feu, en pierre, de 60 pieds de long, avec les égouts nécessaires, a été construite à Sainte-Flavie, en dehors de la remise aux locomotives.

CHASSE-NEIGE ET FLANGERS.

Les numéros 3, 23, et 54 ont été reconstruites. De grandes réparations ont été faites aux numéros, 9, 11, 17, 19, 24 et 30.

Les *Flangers* nos. 1, 10, 11 et 19 ont été réparés et peints.

EMBRANCHEMENTS.

Embranchement de la ville de Pictou.

Le contrat pour le nivellement de l'embranchement de la ville de Pictou, dont je pariais dans mon rapport de 1887, a été terminé, et la ligne a été livrée au trafic le 17 novembre dernier.

Des voies d'évitement ont été construites sur cet embranchement aux endroits suivants :—

	Pieds.
A Stellarton.....	10,352
Drummond Crossing.....	4,100
Westville	2,577
Sylvester Station.....	1,007
Pictou..	5,649

Total 23,585 pieds=4½ milles.

La poussière de charbon qu'on employait l'an dernier comme ballast ne soutenait pas la voie dans les tranchées, et environ 8,000 verges de cendres et d'escarbilles ont été posées sur la voie cette année. Avant que la ligne soit en ordre parfait il faudra l'exhausser encore au moyen d'un bon ballast en gravois.

Des signaux de station et de distance convenables ont été posés à Pictou, Sylvester, Westville et Stellarton.

Des plaques tournantes en fer forgé, de 55 pieds de diamètre, furent installées à Stellarton et Pictou.

Des progrès considérables ont été faits dans le remplissage du lot de grève fourni par les autorités locales pour le terrain de la station à Pictou.

Un contrat fut passé pour le prolongement du quai nouvellement acquis.

Il n'y a été fait que très peu de progrès par suite du défaut de livraison des pilotis créosotés.

Une grande salle pour les bagages a été construite à Pictou, ainsi qu'une plateforme de chargement pour les chevaux et les bestiaux, et pour le fret qu'on reçoit et qu'on expédie à l'Île du Prince-Edouard.

L'ancienne gare sur le quai du chemin de fer a été transportée à environ 100 pieds plus au nord, tournée et convertie en un hangar convenable pour le fret.

Elle a été parfaitement examinée, peinte, couverte en bardeaux et posée sur une fondation de pierre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

MONCTON, 25 septembre 1888.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés qui suivent, au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, et moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—État comparatif des frais de traction par mois.

E.—État général de la dépense du département des machines.

Dans le cours de l'année trois wagons dortoirs, du modèle le plus récent et le plus perfectionné, munis de lumières électriques, 106 wagons fermés, 8 wagons plateforme, et 148 wagons à charbon de 20 tonnes ont été achetés au compte du capital et ajoutés au matériel roulant du chemin.

Quatre locomotives ont été achetées et portées au compte du revenu, pour en remplacer quatre autres qui avaient été condamnées. Il a aussi été construit aux frais du revenu, un wagon-dortoir, une voiture de seconde classe, trois wagons-poste et fumoirs, deux wagons à bagage et express, un fourgon, vingt wagons fermés, quatre-vingt-dix wagons plateformes, quarante-quatre wagons à bascule, et trois wagons à charbon de 20 tonnes de capacité.

Les wagons fermés et les plateformes reconstruits avaient une capacité de 20 tonnes, remplaçant ceux de dix tonnes, et les wagons-bascules ont été faits à six au lieu de cinq tonnes de capacité.

Onze voitures de première classe, quinze de seconde classe, cinq wagons-poste, trois wagons à bagage et trois fourgons ont été parfaitement examinés et renforcés dans la charpente, et améliorés en général.

Douze wagons-refrigerateurs ont été pourvus de freins à air comprimé et de tuyaux à vapeur pour leur permettre d'être employés avec les trains de voyageurs chauffés à la vapeur.

Trois wagons-dortoirs, six voitures de première classe, quatre de seconde classe, deux wagons-poste et trois wagons à bagages ont été pourvus de lumières électriques, deux wagons-dortoirs, huit voitures de premières, sept de secondes, quatre wagons-poste et cinq wagons à bagages, ont été pourvus d'appareils de chauffage à la vapeur. Quinze locomotives ont aussi été pourvues d'appareils destinés à fournir la vapeur pour chauffer les trains.

Cent onze wagons fermés, 136 gondoles et plateformes, et douze wagons-refrigerateurs ont subi des réparations considérables, équivalant presque à une reconstruction, et ont été renforcés de manière à porter une charge de 34,000 livres au lieu de 20,000 comme auparavant.

Trente-huit voitures à voyageurs ont été peinturées et vernies ; 297 wagons de diverses sortes pour le fret ont été repeinturés.

Dix-neuf locomotives ont reçu de nouvelles boîtes à feu, cinq ont eu de nouveaux tenders, trente-neuf de nouveaux cylindres, quatre de nouvelles boîtes à feu, et seize de nouveaux capuchons. Le matériel roulant en général est en bon état.

SERVICE DE L'EAU.

Des réparations ont été faites au service de l'eau, au compte des frais d'exploitation.

A HADLOW, le tuyau de distribution réparé ; nouveau couvert posé sur le puits à la rivière.

A SAINTE-ANNE, réservoir et maisons brûlés, un réservoir a été temporairement installé, et un nouveau réservoir de 50,000 gallons de capacité construit, posé onze cents pieds de tuyau de 2½ pouces, et une machine à pomper l'eau et sa chaudière posée.

A la RIVIÈRE-DU-LOUP, chevalets sous l'un des réservoirs réparés.

A l'ÎLE VERTÉ, nouvelle chaudière posée.

A SAINT-FABIEN, le réservoir à cet endroit devenant vieux et n'étant plus assez grand pour les besoins du trafic, on acheta le droit de passage jusqu'à un ruisseau près de là, un réservoir de 50,000 gallons fut installé, trois cent trente cinq pieds de tuyau de 2½ pouces furent posés, une pompe à vapeur fournie, et une maison construite pour la pompe.

A SAINTE-FLAVIE, sept cent vingt pieds de tuyau de 2 pouces furent posés ici, depuis le réservoir jusqu'à la fosse à piquer le feu.

A CEDAR HALL, réservoir reconstruit.

A CAUSAPSCAL, réservoir reconstruit et clôturé.

A ASSAMETQUAGHAN, réservoir réparé et recouvert en planches.

A MILLSTREAM, réparé le réservoir.

A CAMPBELLTON, réservoir nettoyé, et tuyau principal réparé.

A DALHOUSIE, réservoir reconstruit.

A la RIVIÈRE JACQUET, réservoir reconstruit, et creusé cinq cents pieds de fossé pour conduire l'eau de sa source au réservoir.

A BATHURST, réparé le chevalet sous le vieux réservoir.

A RED PINE, le réservoir à cet endroit a été brûlé en février 1887, un réservoir d'une capacité de 50,000 gallons, onze cents pieds de tuyau de 2½ pouces, et une pompe à vapeur, ont été fournis pour remplacer l'ancien.

A NEWCASTLE, réparé le réservoir et le tuyau principal.

A CALHOUS, réservoir reconstruit.

A GLENGARRY, nouveau chevalet posé sous le réservoir et nouvelle pompe à bras fournie.

A STELLARTON, tuyau à l'eau réparé.

Au DEBARCADERE DE PICTOU, réservoir reconstruit et citerne de seconde main posée.

A PETITCODIAC, un réservoir de 50,000 gallons a été construit ici, pour remplacer le petit réservoir qui ne pouvait plus servir.

A HAMPTON, un réservoir de 50 000 gallons a été installé ici, parce que l'ancien service d'eau est insuffisant, on a trouvé une nouvelle source et l'on est à poser actuellement les tuyaux.

Le service aux autres stations a été maintenu en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1887 et le 30 juillet 1888.

		Voitures et wagons de différentes classes.																			
		Locomotives.	Wagons-lits de 1re class.	Wagons-lits de 2e class.	Wagons-salons.	A voyageurs 1re classe.	A voyageurs 2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et bagage.	Fourgons.	Permes.	A bestiaux.	Plateformes, 10, 15 et 20 tonnes.	W.-baucules, 5 et 6 ton.	Fondres—20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à alérons.	Plangers.	Total.
Disponibles au 1er juillet 1887	164	9	6	2	68	74	17	26	81	1,452	68	1,432	695	776	565	31	10	20	61	5,272	
do	.....	1	.....	1	.....	2	.....	.....	2	5	4	10	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	26
Total	.....	164	10	3	69	76	17	26	83	1,457	72	1,442	695	776	567	31	10	20	61	5,293
Achetés au compte du capital	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	106	.....	8	.....	.....	148	.....	.....	.....	.....	3
Plangers transformés en chasse-neige	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Condamnés, le 1er juillet 1887	164	13	6	2	69	76	17	26	83	1,563	72	1,450	695	776	715	37	10	17	64	5,583	
do	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	2	5	4	10	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	26
durant l'exercice	.....	4	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	17	4	94	44	32	11	2	.....	.....	.....	3
Total condamnés	.....	4	1	.....	1	2	3	3	6	22	8	104	44	32	12	2	.....	.....	.....	3
Moins—Reconstruits	.....	4	1	.....	.....	1	3	2	1	20	.....	90	44	3	.....	.....	.....	.....	.....	3
Atourez—En état de service et en réparation	.....	164	13	6	68	75	17	25	78	1,561	64	1,456	695	744	706	37	10	17	64	5,490
Total du matériel	.....	164	13	6	69	76	17	26	83	1,563	72	1,450	695	776	715	37	10	17	6	5,583

* Remplacés par des chasse-neige.

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État du nombre de milles parcourus par les locomotives, les voitures et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.					
	A voyageurs.	A marchan-dises.	A voyageurs.	Messageries, wag -poste, et à bagage.	A marchan-dises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, marchan-dises.
1887—Juillet.....	93,706	311,272	492,082	179,680	3,898,496	4,464,258	442	646
Août.....	91,127	292,585	439,005	171,064	3,996,677	4,576,646	.....	679
Septembre.....	81,519	287,531	399,449	158,755	3,814,537	4,372,741	.....	685
Octobre.....	77,032	325,770	336,836	159,306	4,232,151	4,778,293	.....	638
Novembre.....	77,130	319,348	346,721	154,404	4,238,526	4,759,651	892	649
Décembre.....	73,819	352,472	331,245	165,469	4,285,455	4,782,169	6,231	672
1888—Janvier.....	72,639	339,639	289,327	147,452	3,676,470	4,113,249	25,629	1
Février.....	70,381	352,808	290,669	144,962	4,082,534	4,518,165	20,815	618
Mars.....	75,471	412,987	337,348	159,848	5,242,321	5,739,517	12,281	658
Avril.....	77,242	359,074	395,253	157,543	4,694,352	5,247,148	1,288	705
Mai.....	74,770	330,755	359,366	154,223	4,297,651	4,811,240	359	687
Juin.....	86,992	304,174	392,752	176,426	3,896,636	4,465,853	.....	654
Total.....	951,838	3,978,415	4,360,093	1,923,132	50,335,705	56,568,930	67,937	659

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
RELATÉ du service des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Mois.	Heures sous vapeur.	Miles parcourus par les locomotives.	Consommation.			Consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopinnes d'huile.	Livres de suif.	Livres de charbon.	Chopinnes d'huile.	Livres de suif.	Miles par heure sous vap.	Livres de charbon.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
1887—Juillet.....	45,174	474,336	12,215	33,610	14,837	8,369	5,979	7.09	3.13	1.76
Août.....	44,068	455,323	12,329	29,667	15,748	8,445	6,066	6.51	3.47	1.84
Septembre.....	43,493	442,019	12,301	26,514	14,810	7,995	6,224	5.84	3.35	1.80
Octobre.....	47,261	478,167	13,434	27,213	16,234	8,820	6,293	5.69	3.39	1.83
Novembre.....	47,187	474,689	13,867	27,107	14,352	8,775	6,543	5.71	3.02	1.86
Décembre.....	5,684	51,245	15,553	30,027	17,769	9,984	6,802	5.86	3.46	1.94
1888—Janvier.....	55,725	507,655	15,637	32,672	14,133	9,178	6,899	6.43	2.78	1.80
Février.....	57,722	526,732	16,489	37,383	17,344	9,805	7,000	7.09	3.29	1.81
Mars.....	65,007	607,310	18,504	43,090	19,241	11,497	6,802	7.09	3.16	1.89
Avril.....	51,150	515,753	14,590	35,259	14,232	9,254	6,350	6.88	2.75	1.92
Mai.....	46,976	481,573	12,624	33,429	11,854	9,502	5,872	6.94	2.46	1.96
Juin.....	43,861	460,423	12,137	34,199	12,420	9,546	5,904	7.43	2.69	2.07
Total.....	600,238	5,936,035	169,681	390,170	183,974	111,670	6,403	6.57	3.08	1.88

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N. B., 30 juin 1888.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
 RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois, depuis le 1er juillet 1887, jusqu'au 30 juin 1888.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Gages des mécaniciens et chauffeurs.		Gages des ingénieurs.		Combustible.		Huile, suif et chiffons.		Réparations aux locomotives, tenders et outils.		Eau.		Divers, y compris remis et personnel du dépôt et des machines.		Total.	Moyenne par 100 miles.									
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		\$	c.	Mécaniciens, etc.	Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
1887—Juil.	474,336		888 39		17,819 93		34,160 17		4,042 76		24,700 74		2,243 51		2,802 33		86,657 83		0 19	3 76	7 20	0 85	5 20	0 47	0 59		18 26
Août.	455,223		823 53		17,981 07		35,040 19		4,113 08		23,590 12		2,172 61		2,941 62		86,382 22		0 18	3 94	7 00	0 91	5 13	0 47	0 64		18 97
Sept.	442,019		897 63		17,366 04		35,037 77		3,696 79		27,844 70		2,235 07		2,734 09		89,742 09		0 20	3 93	7 92	0 82	6 30	0 57	0 62		20 30
Oct...	478,167		978 73		18,377 43		37,918 82		3,970 50		26,304 61		2,542 51		2,898 87		96,991 60		0 20	3 84	7 92	0 83	6 33	0 51	0 61		20 26
Nov...	474,689		919 96		18,417 65		38,773 88		3,876 58		22,863 90		7,338 79		3,378 11		95,289 07		0 19	3 88	8 18	0 81	4 78	1 52	0 70		20 07
Déc...	512,146		897 15		19,094 39		42,526 73		4,337 71		16,681 44		7,212 73		4,487 55		95,237 71		0 17	3 73	8 30	0 85	3 26	1 41	0 87		18 69
1888—Jan ...	507,665		926 50		19,765 13		44,141 39		4,345 95		24,259 39		3,268 22		4,878 75		101,584 33		0 18	3 90	8 69	0 86	4 78	0 64	0 96		20 01
Fév ...	528,732		803 18		21,268 46		46,769 27		4,806 43		24,395 85		3,788 24		5,598 84		107,430 27		0 15	4 03	8 89	0 91	4 64	0 72	1 06		20 39
Mars	507,310		826 62		23,277 51		51,046 50		5,272 92		31,162 87		4,114 97		4,254 16		119,955 55		0 14	3 83	8 41	0 87	5 13	0 68	0 78		19 75
Avril	515,753		808 43		21,478 38		40, 89 15		4,500 36		31,035 12		2,026 08		3,944 46		104,481 96		0 16	4 16	7 89	0 80	6 01	0 39	0 77		20 25
Mai ...	481,573		848 93		20,432 69		35,751 29		4,514 03		21,583 00		2,222 39		2,886 17		89,238 80		0 18	4 26	7 40	0 94	4 48	0 46	0 59		18 32
Juin ..	460,423		817 27		19,464 27		21,749 66		4,238 68		22,179 30		1,587 41		3,607 36		63,333 95		0 18	4 23	4 72	0 92	4 64	0 30	0 78		13 77
Total.	5,936,036		10,436 35		234,632 95		463,604 82		51,635 80		290,220 04		40,452 73		44,292 31		1,135,325 00		0 18	3 95	7 81	0 87	4 89	0 68	0 75		19 13

J. SUTTON,
 Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour l'année terminée le 30 juin 1888.

	\$	cts.
Nombre de milles parcourus par les trains.	4,939,243	
do locomotives	5,936 035	
do wagons	56,508,990	
do chasse-neige.....	67,937	
Frais de traction.....	\$1,125,325	00
Coût des réparations :		
Réparations aux voitures à voyageurs.....	\$ 102,375	31
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage.....	47,828	95
do wagons à marchandises et fourgons.....	254,493	65
Huile et chiffons.....	36,703	85
Divers.....	1,218	59
Coût total des dépenses.....	\$ 442,620	35
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains.....	22	97
do do do locomotives.....	19	13
do do do voitures et wagons.....	2	00
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par les trains... ..	8	19
do do locomotives.....	6	82
do do voitures et wag.....	0	71
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains.....	0	74
do do do locomotives.....	0	61
do do do voitures et wagons.....	0	06
Coût des réparations aux voitures et wagons à voyag. par 100 milles parcourus par eux.	2	35
do répar. aux wagons-poste, wag. à bag. et de mess. par 100 do ...	2	48
do do à marchandises et fourgons par 100 do ...	0	50

J. SUTTON,

Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour et de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1888.						
1er juillet	11.00	Spécial.	Marchandises....	J. A. Davidson	J. Stewart	155
3 do	6.35	9	Express	A. W. Melick.....	H. Tait.....	68
7 do	23.30	Spécial.	Voyageurs.....	E. Cannie	D. McNeil	158
12 do	21.00	12	Marchandises....	A. W. Melick.....	S. Watson	43
13 do	1.40	Spécial.	do	W. Morgan	J. McAulay.....	155
16 do	11.30	do	do	J. Barnhill.....	A. Sproule.....	8
22 do	10.00	.....	Garage.....	.....	H. Corns.....	23
30 do	12.00	.....	Marchandises....	Geo. Sears	N. McLean	40
31 do	24.30	.....	do	Nap. Bernier.....	P. N. Michaud	143
31 do	24.30	.....	do	do	do	143
1er août.	15.30	46	Omnibus	Geo. Levesque.....	E. Parsons	17
3 do	9.20	Spécial.	Equipe.....	W. Welling.....	J. Devens.....	110
4 do	16.25	do	Marchandises....	Geo. Lears.....	Jas. Cooke.....	89
9 do	20.30	9	Express .....	.....	.....	.....
12 do	7.00	14	Omnibus	W. H. Donkin	Jas. McDonald.....	55
18 do	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17 do	5.40	3	Omnibus	B. White.....	J. R. Moore.....	46
27 do	15.00	.....	Garage.....	.....	R. Wilson	12
28 do	1.30	Spécial.	Marchandises....	W. McClafferty.....	A. Sproule.....	32
29 sept....	19.40	34	Express.....	Z. Lockhart.....	B. Luty.....	147

[1888]

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Red Pine	J. Stewart.....	Employé .	Tombé de la locomotive	Bras cassé.....	
Près de Hampton	P. Francis (Sauvage.)	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé sur la voie avec la tête coupée	Fatal.....	Mort accidentelle.
L'Anse à Gile....	Jean Landry ...	Voyageur.	Tombé d'un convoi en mouvement.	do.....	Pas d'enquête.
Sussex.....	Michael Cronan	do ...	En essayant à monter sur un convoi en mouvem	do.....	Mort accidentelle.
Moncton.....	W. H. Wilber...	Employé .	Tombe en bas d'un wag.	Blessé à la tête..	
Pictou Landing	Inconnu.....	Ni l'un ni l'autre.	Saute de la locomotive en volant une promenade.	Blessé à la figure	
Saint-Jean.....	W. Lockhart...	Employé .	En attelant.....	Doigt écrasé.....	
Hampton.....	Barnes (garçon.)	Ni l'un ni l'autre.	En sautant sur les wagons, fut écrasé.	Sérieusem. blessé	
Saint-Moïse.....	J. B. Scivis.....	Employé .	Collision avec un train spécial.	Légèrem. blessé.	
do	Oliver Blier.....	do ...	do do	do do	
Saint-Charles....	Aug. Dionne ...	Voyageur.	Essaie de monter sur un convoi en mouvement..	Blessé à la jambe	
{ Penobscuies Fosse à gravier	W. Dunbrack...	Employé .	En aidant à charger la pelle à vapeur.	Fatal	do
{ Sackville....	C. Hoar (garçon.)	Ni l'un ni l'autre.	En sautant sur les wag., fut écrasé.	do	do
Painsec.....	G. P. King (garçon.)	do ...	En essayant de traverser la voie, fut frappé par la locomotive.	do	do
Truro.....	J. F. McElheney	Employé .	Tombe en transférant du bagage.	Blessé à la cuisse	
Elmsdale	W. H. Donkin.	do ...	Glisse en déchargeant des marchandises.	Blessé au dos....	
Folleigh.....	D. McPherson.	do ...	Glisse en descendant du wagonnet.	Cheville du pied fracturé.	
Pointe du Chêne	Jas. Cole.....	do ...	En attelant.....	Doigt écrasé	
Truro	J. Cummings...	do ...	do	do do	
Près de Elmsdale	D. McDonald...	do ...	En levant un ressort, etc., sur le train.	Blessé au dos....	
Dalhousie—J'ct.	W. Gardner....	do ...	En transférant du bagage.	Main écrasée.....	

[1888]

53

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro de convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1887.						
2 sept....	16.00	Spécial.	Equipe.....	H. Paneau	Jas. Howie..	52
7 do	19.00	do	Marchandises....	W. Morgan..	Jas. McAulay	149
9 do	9.00	do	do	C. B. Humphrey	D. McQuarry	113
10 do	19.00	do	do	W. Welling.	J. Gratton	122
13 do	20.55	9	Express	Jas. William.....	Jno. Ross.....	157
16 do	11.10	49	Marchandises....	J. Guay	F. Gosselin	21
20 do	14.30	Spécial.	do	Geo. C. Keys.....	N. Cummings..	172
22 do	14.00					
25 do	5.15	Spécial.	Marchandises....	W. Crockett	D. Taylor.	73
15 do	20.30	do	do	A. Bernier.....	W. Duncan	142
22 do	13.40	do	do	J. L. Hébert.....	L. Duncan.....	142
22 do	13.40	do	do	do	do	142
22 do	13.40	do	do	do	do	142
22 do	13.40	42	Omnibus.	D. Morin	H. Gorham.....	107
22 do	13.40	42	do	do	do	107
24 do	Nuit....					
27 do	14.45	37	Marchandises....	D. Hunter	J. Stratton	144
29 do						
1er oct....						
5 do						
4 do	3.00	Spécial.	Marchandises....	S. Nickerson.....	P. McKenna	125
6 do	6.55	39	do	M. Cummings.....	J. Morton	29
10 do	16.00		Garage.....		Geo. Currie	93
11 do	10.00	Spécial.	Marchandises....	Geo. C. Keys.....	John Edwards	62
18 do	7.00		Garage.....		P. Fogarty.....	101
18 do	8.00		do		John LaBoute	97
19 do	20.00		do		Chas. McHugh.....	18
20 do	7.30	Spécial.	Marchandises....	A. C McLean	F. Miller.....	167

[1888]

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Suite.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Rogersville	Mel. Tracy.....	Employé.	En serrant les freins.....	Blessé au dos.....	
Quispamsis.	C. Thompson...	do	En attelant	Doigt écrasé	
Newcastle	Isaac King	do	do	do do	
Spring Hill J'ct.	Chas. Wilson...	do	do	do do	
Truro.....	Jas. Gaston.....	Ni l'un ni l'autre.	Tombé en descendant du convoi.	Blessé mortellement.	Mort accidentelle.
Saint-Pascal....	A. Coubron	Employé.	En attelant, fut écrasé...	Jambe coupée.....	
New-Glasgow....	A. McPherson.	do	Tombé d'un wagon.....	Poignet brisé....	
Richmond	Wm. Payne	do	En déchargeant des essieux.	Doigts écrasés....	
Gloucester J'ct.	A. R. Leblanc.	do	En attelant.....	do do	
Causapsal	H. Bastille.	do	En appliquant les freins, tomba entre les wagons.	Sérieusement blessé.	
Little Metis.....	L. Duncan	do	Collision avec train n° 42	Fatal.....	do
do	Alex Grant.....	do	do do	Sérieusement blessé.	
do	Naz. Beaulieu..	do	do do	Blessé au genou.	
do	H. Gorham.....	do	Collision avec un train spécial.	Jambe cassée....	
do	A. McAllister..	do	do do	Légèrement blessé.	
Moncton.....	Eliza Bailey ...	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé couché sur la voie	Fatal	do
Bathurst.....	Geo. McGuire..	Employé.	En attelant.....	Doigt écrasé....	
Wentworth	Neil Purdy.....	Ni l'un ni l'autre.	En chargeant des pilotes sur un train.	Fatal	Pas d'enquête.
Rogersville.....	Maud Miller ...	do	Trouvé à côté de la voie.	do	Mort accidentelle.
Dalhousie—Jonc	A. Campbell....	do	Saute entre les wagons...	Bras cassé.....	
Moncton.....	J. Harvey.....	Employé.	En attelant.....	Blessé au pouce.	
Bartibogue.....	Peter Young...	do	Frappé par un train.	Sérieusement blessé.	
Richmond	A. Drysdale....	Ni l'un ni l'autre.	Tombé d'un wagon-bas-cule.	Bras disloqué....	
Stellarton	John Spain....	Employé.	En attelant.....	Jambe brisée.....	
Moncton.....	Jas. Arburg....	do	En montant sur une locomotive.	Blessé à l'épaule.	
Rivière-du-Loup.	Jos. Cauchon...	do	En attelant.....	Main écrasée.....	
Moncton.....	Wm. Lockart..	do	do	Doigts écrasés...	
Westville	J. Whalley.....	do	Un poteau de téléphone tombe sur lui.	Tête fendue.....	

[1888]

CHEMIN DE FER
TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne.

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1887.						
26 oct.....	12.00	Spécial.	Fret.....	A. C. McLean.....	J. Ferguson.....	8
27 do.....	12.00	do	do	E. S. Vey.....	M. Fuller.....	
31 do.....	21.00	do	do	J. Guay.....	J. Belleau.....	28
31 do.....	17.10	38	do	P. E. Heine.....	C. A. Atkinson.....	144
1er nov.....	8.45	Spécial.	do	J. Michaud.....	W. E. Turner.....	84
5 do.....					D. McQuarry.....	113
7 do.....	12.10	Spécial.	Fret.....	C. B. Humphrey.....	John Stewart.....	42
8 do.....	5.20		Garage.....		C. McHugh.....	18
11 do.....	3.30	10	Express.....	C. J. Rhodes.....	John Ross.....	157
24 do.....	23.30	Spécial.	Fret.....		D. McQuarry.....	148
2 déc.....						
2 do.....	17.15	42	Omnibus.....	F. Drummond.....	John Gilker.....	78
4 do.....	3.00	5	Fret.....	W. J. Campbell.....	J. Gilfillan.....	53
5 do.....	5.25	Spécial.	do	Alex. Grant.....	James Sproule.....	170
5 do.....	5.25	do	do	do	do	170
5 do.....	5.25	do	do	do	do	170
5 do.....	5.25	do	do	do	do	170
5 do.....	5.25	do	do	do	do	170
5 do.....	5.25	do	do	do	do	170
5 do.....	5.25	do	do	do	do	170
9 do.....	22.00	do	do	J. Craigie.....	R. Wilson.....	22
9 do.....	10.25	63	do	W. Foster.....	A. Scott.....	30
10 do.....	22.00	Spécial.	do	Alex. Mitchell.....	H. Cummings.....	11
13 do.....	4.24	9	Express.....	W. Kelly.....	R. Carr.....	155
13 do.....	13.40	Spécial.	Fret.....	W. Crockett.....	J. Stewart.....	45

[1888]

56

INTERCOLONIAL.du chemin de fer intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Londonderry.....	J. Whalley.....	Employé.	En attelant.....	Entorse au pied..	
Indiantown.....	R. P. Ripley.....	do	Glissa en montant sur un wagon.	Blessé à la hanche.	
Saint-Valier.....	P. Pardiff.....	do	Le frappa sur le fil du sémaphore.	Blessé à la figure	
Chatham-Jonc..	Wm Carney.....	do	En attelant.....	Doigts écrasés..	
Sainte-Flavie....	S. Leveque.....	do	do	Main do	
Moncton.....	S. Watters.....	do	En transportant des marchandises sur un treuil	Blessé dans l'aîne	
Kent-Jonction...	C. B. Humphrey	do	Sautant d'un wagon à l'autre.	Côté foulé.....	
Moncton.....	S. Blackney.....	do	En attelant.....	Blessé à la main.	
Aulac.....	Ab Young.....	Voyageur.	Tombé d'un train en mouvement.	Fatal.....	Mort accidentelle.
Campbellton....	Geo. Spears.....	Employé.	Tombé du tender de la locomotive.	Entorse au poignet.	
Saint-Jean.....	J. Henderson...	do	En déchargeant du bagage.	Doigt écrasé....	
Causapscaal....	A. Thomson.....	do	En allumant le feu dans la locomotive.	Légèrement blessé.	
Hampton.....	W. J. Campbell	do	En tenant le frein.....	Blessé à la main et au bras.	
Stellarton.....	Wm. Eastwood	do	La chaudière de la locomotive 170 fit explosion.	Fatal.....	do
do.....	Dan. Robertson	do	do do	do	do
do.....	Alex. Murray...	do	do do	do	do
do.....	Alex. Fraser....	Ni l'un ni l'autre	do do	do	do
do.....	W. E. McLean..	Employé.	do do	Légèrement blessé.	do
do.....	Alex. Grant....	do	do do	do	
do.....	John McElnis...	do	do do	do	
do.....	A. Chisholm....	do	En faisant le garage tomber dans un wagon-bas-cule.	Blessé aux jambes.	
Pictou.....	A. Calder.....	do	Tomba en bas d'un wagon fermé	Légèrement blessé.	
New-Glasgow....	Jas. Pursell....	Ni l'un ni l'autre	Trouvé couché à côté de la voie.	Pied coupé.....	
Près de Salisbury	J. B. Gresham..	Voyageur.	Le ventilateur d'une voiture tomba sur lui.	Blessé à la jambe	
Kent-Jonction...	Thos. Buckley..	Employé.	En attelant.....	Corps écrasé.....	

[1888]

10—5

57

CHEMIN DE FER.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1887.						
14 déc.						
17 do	16.00		Garage		O. Brook	96
19 do	12.15	Spécial.	Marchandises	James Daley	W. F. Hicks	119
20 do	19.30	39	do	A. McPherson	P. Ashe	37
21 do	17.45	pécial.	do	W. W. Irving	James Stewart	45
23 déc.	7.30	Spécial.	Marchandises	A. C. McLean	P. Fullerton	124
23 do	7.30	do	do	G. McElhinney	P. Peterson	123
28 do	9.00	do	do	W. Welling	O. McGilley	118
29 do	11.10		Garage		R. James	100
31 do	13.05	Spécial.	Marchandises	J. J. Daley	J. G. McDonald	121
31 do	14.10	do	do	A. B. Vance	E. Blair	66
1er nov.	8.30		Garage		W. Lovett	93
14 do	9.00		do		P. Fogarty	101
17 do	6.35	Spécial.	Marchandises	W. Welling	N. Sinclair	125
1888.						
5 jan.	23.30	do	do	J. L. Hebert	F. Probert	149
7 do	17.30	do	do	John Barry	A. L. Doig	3
7 do	24.30	do	do	J. Craigie	P. O'Toole	32
9 do	22.30		Garage		C. McHugh	18
11 do	4.00	Spécial.	Marchandises	G. Lamkie	Jno. Gratton	44
12 do	21.25	do	do	F. Morency	W. Brock	141
13 do						
14 do	24.30	Spécial.	Marchandises	W. Marchesault	L. Dutel	85
16 do	6.45	do	do	Geo. Sears	G. B. Story	60
17 do	12.30		Garage		W. Mackie	97
17 do	15.35	34	Express	Geo. Walker	H. Turner	15
20 do	9.00		Garage		J. W. Boyd	95
1er fév.	21.30	Spécial.	Marchandises	P. Bouchard	Jas. Scott	146

[1888]

INTERCOLONIAL,

du chemin de fer Intercolonial, etc—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyager ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Pictou Landing.	D. Chisholm	Employé	En levant un morceau de fer.	Blessé au dos	
Chaudière	Jos. Cannie	do	En attelant	Doigt coupé	
Près de Dorchester.	Thos Landry	do	En déchargeant un wagon à bras fut frappé par un train.	Fatal	Mort accidentelle.
Oanaan	R. Davidson	do	En tournant une aiguille.	Entorse au poignet	
do	Chas. Reid	do	Tombé en bas d'un wagon fermé.	Sérieusement blessé.	
Près de Union	J. W. Hill	do	Collision avec un train spécial.	do	
do	J. Fitzpatrick	do	do	Légèrement blessé.	
Amherst	Henry McPhee	do	En attelant	Doigt écrasé	
Saint-Jean	Wm. Lattimore	do	do	Bras écrasé	
Près de Alton	L. F. Hennessey	do	Tombé d'un train	Fatal	Mort accidentelle.
Mines de l'Est	Thos. Tornney	do	En attelant	Pouce écrasé	
Richmond	Alex. Locke	do	do	Blessé à la main.	
Moncton	Geo. Armstrong	do	Tombé d'un wagon	Blessé à la jambe	
Nappan	Wm. Manship	do	En attelant	Blessé à la main.	
Sayabec	J. L. Hebert	do	En tournant une table tournante.	Blessé à la poitrine.	
Saint-Pascal	E. G. Charette	Ni l'un ni l'autre.	En traversant la voie avec un attelage.	Légèrement écrasé.	
Shubénacadie	J. Craigie	Employé	Le train se déraille et les tronçons se rencontrent	Nez brisé	
Moncton	J. Osborne	do	En attelant	Poignet écrasé	
Bathurst	J. Gratton	do	Glisse en descendant de la locomotive.	Jambe cassée	
Saint-Roch	J. Delisle	do	En attelant	Blessé à la main.	
Pictou Landing	Isaac Wall	do	En chargeant du fret	Blessé au genou.	
Saint-Charles	J. Conley	do	En attelant	Blessé au doigt.	
Spring-Hill-Junc	J. C. Gunn	do	do	do	
Rivière-du-Loup	A. Fournier	do	do	Main écrasé	
Bic	P. Beaulieu	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en traversant la voie.	Sérieusement blessé.	
Truro	Wm. Yeomans	Employé	En attelant	Blessé à la hanche.	
Sainte-Flavie	Jas. Bonville	do	do	Blessé au doigt.	

[1888]

CHEMIN DE DER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N ^o de la locomotive.
1888.						
3 février.	21.30		Garage		J. McHugh.	18
3 do	12.45	45	Express	J. Barry	Jas. Miller.	132
3 do	12.45	45	do	do	do	132
3 do	8.45	Spécial.	Marchandises	H. D. Archibald	P. O'Toole.	32
4 do	20.50	do	do	W. McClafferty	do	7
2 do	23.05	47	Omnibus	B. Walker	J. Cloutier.	85
6 do	7.05	18	Marchandises	J. W. Miller	M. Wall	136
7 do	10.30				W. Smith ch. de f. (N.B)	15
7 do	14.00		Garage		E. Tobin.	93 ^r
12 do	12.30	Spécial.	Marchandises	D. Brownell	Jas. Howie.	186
13 do	11.55	30	Express	Jno. McFadyen.	J. H. Moore.	69
13 do	13.30	Spécial.	Marchandises	Chas. H. Bass.	G. Sinclair	89
14 do	6.00	do	Chasse-neige	Graves	P. McKinnon.	45
16 do	14.50	do	do	W. Hains.	J. Smith.	130
18 do	18.28	4	Omnibus	B. White.	J. R. Moore.	46
18 do	10.45		Garage		W. Appleton.	83
21 do	8.00	Spécial.	Marchandises	S. G. Nickerson.	H. Trites.	114
22 do	6.50		Garage		J. Devereaux.	6
25 do	11.05	Spécial	Marchandises	W. Foster	A. Scott.	42
28 do	10.30	do	do	H. Archibald.	H. Cummings.	173
28 do						
1er mars	8.00		Garage		Robt. James.	100
3 do	8.45	Spécial.	Marchandises	Jas. McDonald	J. Ferguson	66
14 do	14.00					
15 do	12.30	do	Marchandises	J. Rushton.	C. Longley.	186
21 do	14.10	do	do	J. J. Daley.	J. G. McDonald.	123
23 do	7.15	38	do	J. P. McGuire	Jas. Stratton.	22
26 do	20.20	35	Omnibus	Z. Lockhart.	P. Ashe.	63

[1888]

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moncton	A. Harrison	Employé.	En attelant	Blessé au pouce.	
Cap St. Ignace.	J. Miller	do	Train déraillé	Légèrement blessé.	
do	G. Langlois	do	do	Légèrement blessé.	
Spring Hill June	Thos. Noiles	do	Char à bras frappé par le train.	Fatal	Accidentelle.
Evan's Siding	W. Densmore	do	En attelant	Doigts écrasés	
St-Alexandre	Geo. Begin	do	Tombé de la locomotive.	Blessé à la tête	
Stellarton	Thos. Lester	do	Tombé au bout du wagon.	do au pied	
Saint-Jean	A. Phillips	do	Jeté en bas d'une échelle par une locomotive.	Blessures sérieuses.	
Richmond	Wm. Hartleer	do	En attelant	Tué	do
Bartibogue	S. Chapman	do	Glissé en allumant le feu dans la locomotive.	Blessé au dos	
Painsec	R. Johnston	do	Mort subitement dans le wagon.		Causes naturelles.
Amherst	H. Harris	do	En attelant	Main écrasée	
East New Mills	J. Patrick (Sauvage)	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive.	Blessé à la main.	
Campbellton	W. Thompson	Emp. tem.	Tombé d'un wagon.	Tué	Accidentelle.
Shédiac	W. A. McManus	Employé	En attelant	Blessures légères	
Halifax	W. Pickering	do	do	Blessé à la jambe	
Newcastle	W. O'Donnell	do	do	Blessures sérieuses	
Sainte-Flavie	Alph. Madore	do	Frappé par une locomotive en pelletant de la neige.	Blessures sérieuses.	
Albion, traverse.	J. McNaughton (garçon)	Ni l'un ni l'autre.	En glissant sur un train en route	Tué	do
Hopewell	Robt. Cullen	Employé.	En huilant la locomotive	Bras broyé	
Truro	Jno. Glenfield	do	Le bras du sémaphore le frappa à la tête.	Blessure sérieuse	
Saint-Jean	Wm. McLeod	do	En attelant	Blessé à l'œil	
Humphrey's	J. Fitzpatrick	do	do	Doigt écrasé	
Saint-Jean	H. McDevitt	do	En déchargeant des marchandises	Blessé à la main	
Red Pine	Albert Lyon	do	Sauta de la locomotive	Blessé au dos	
Eureka, garage	A. Langell	do	Sauta du train	Entorse à la jambe	
Campbellton	John Hains	do	Glissa sur un wagon-gondole.	Blessé à la jambe	
Dalhousie, Jonct	Jas. Card	do	Tombé d'un wagon fermé	do au côté	

[1888]

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1888.						
28 mars...	5.30	.....	Garage.....	.....	C. McHugh.....	18
30 do ...	10.40	.....	do .....	.....	J. Stewart.....	74
30 do ...	12.00	Spécial.	Marchandises.....	E. Rioux.....	J. Smith.....	37
4 avril...	19.00	.....	Garage.....	.....	J. Phinney.....	33
5 do ...	8.30	Spécial.	Marchandises.....	H. Archibald.....	F. Miller.....	167
10 do ...	1.40	do ...	do	C. McDougall.....	R. Campbell.....	39
16 do ...	14.00	do ...	do	T. W. Johnson.....	P. O'Toole.....	125
18 do ...	9 00	.....	.....	.....	.....	.....
19 do ...	12.00	Spécial.	Marchandises.....	T. W. Johnson.....	E. Blair.....	56
21 do ...	16.35	34	Express.....	E. McKenna.....	Jas. Deveraux.....	6
26 do ...	21.15	.....	Garage.....	.....	C. McHugh.....	18
27 do ...	14.20	Spécial.	Marchandises.....	G. Margeson.....	F. Hennessy.....	102
30 do ...	18.00	.....	Garage.....	.....	F. Probert.....	18
3 mai ...	8.45	Spécial.	Marchandises.....	A. P. Vance.....	J. Wall.....	196
3 do ...	4.40	do ...	do	W. M. Thompson.....	{ R. H. Coggan..... A. W. White.....	{ 22 43 }
8 do ...	9.15	.....	Garage.....	.....	E. Tobin.....	93
12 do ...	21.00	.....	do .....	.....	D. Yould.....	95
16 do ...	4.25	Spécial.	Marchandises.....	J. P. Dubé.....	W. Murphy.....	2
17 do ...	20.48	10	Express.....	J. Millican.....	H. Tait.....	155
31 do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 juin...	23.30	.....	Garage.....	.....	M. O'Brien.....	99
15 do ...	21.00	34	Express.....	T. Corbett.....	W. D. Martin.....	128
20 do ...	8.05	Spécial.	Marchandises.....	G. C. Keys.....	H. Cummings.....	173
21 do ...	24.50	do ...	do	R. J. Rutherford.....	{ P. Peterson..... D. Yould.....	{ 8 167 }
23 do ...	14.00	68	do	J. J. Daley.....	.....	.....
25 do ...	16.00	Spécial.	do	H. Archibald.....	P. Wilson.....	67

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moncton.....	R. McIntyre.....	Employé.	En attelant.....	Doigts écrasés...	
Newcastle.....	Chas. Reid.....	do ...	do	Pied do ...	
Petit Métis.....	Oscar Roussell.....	do ...	Tomba de la locomotive.	Blessé au bras ...	
Truro.....	Thos. Leister.....	do ...	En attelant.....	Doigt écrasé.....	
Stewiacke.....	W. King.....	do ...	Tomba de la locomotive.	Blessure légère.	
Red Pine.....	R. M. Murray.....	do ...	Glissa sur la voie.....	do au genou	
Rivière-Ouest ...	—Doyle.....	do ...	Rail tomba sur le pied...	do aux orteils	
Truro.....	N. Hopper.....	do ...	En décharg. des march..	do au doigt	
Londonderry ...	Jas. Irvine.....	do ...	En attelant.....	do do	
Ste-Flavie Est...	E. McKenna.....	do ...	Tomba d'un train.....	do légère...	
Moncton ..	J. Osborne.....	do ..	En attelant.....	do à la jambe	
do	D. Henders.....	do ...	Tomba d'un wagon fermé	do sérieuse.	
do	E. Harvey.....	do ...	En attelant.....	Main écrasée...	
Lorne Siding...	G. Kennedy.....	do ...	do	do ...	
Chaham Junc't.	T. G. Stratton	do ...	do	do ...	
Richmond.....	F. Ritchie.....	do ...	do	do ...	
Truro.....	John Brown.....	do ...	do	do ...	
Millstream.....	M. Archibald...	Ni l'un ni l'autre.	En traversant la voie fut frappé par une locomot.	Tué.....	Mort accidentelle
Petitcodiac.....	—Dodson.....	Voyageur.	Desc. ou tomba du train.	Blessure légère.	
Saint-Jean.....	Chas. Mitchell.	Employé.	En déplaçant des march.	do sérieuse.	
Moncton ..	A. Lockhart...	do ...	En attelant.....	Pouce écrasé...	
Rivière Jacquet.	J. Montgomery	do ..	Valise tomba sur son pied	Orteil blessé.....	
Pietou Landing.	D. Fraser.....	do ...	En attelant.....	Main écrasée.....	
Elmsdale.....	J. Fitzpatrick.	do ...	do	Pouce do ...	
Truro.....	P. McLellan...	do ...	En nettoyant une lampe.	Coup au poignet	
Westville.....	—McIntyre.....	do ...	En attelant.....	Doigts écrasés...	

ANNEXE No 7a.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 18 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécanicien-chef sur le matériel roulant, et les états suivants préparés par le comptable et trésorier.

N° 1. Compte du capital.	
2. Compte du revenu.	
3. Frais de traction.	(relevé n° 1.)
4. Dépenses pour voitures et wagons.	(" 2)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.	(" 3)
6. Dépenses des stations.	(" 4)
7. Frais généraux.	(" 5)
8. Bilan général.	

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

Le compte du capital est comme il était l'année dernière, de \$1,284,495.76.

Il y a eu une forte augmentation dans les recettes, comme suit :—

1887-88.....	\$70,552 20
1886-87	64,107 10
	<u>\$6,445 10</u>

Cette augmentation s'accuse à la fois dans les recettes du transport des voyageurs et celles du transport des marchandises, et à peu près en proportions égales.

Les dépenses comparées à l'année précédente sont comme suit :—

1886 78	\$94,254 04
1887-88.....	90,954 73
	<u>\$ 3,299 31</u>

Les recettes et les dépenses de l'année se chiffrent comme suit :—

Dépenses.....	\$90,954 73
Recettes.....	70,552 28
	<u>\$20,402 53</u>

Toute la voie permanente et les travaux d'art ont été maintenus en bon état, et quelques améliorations ont été faites.

Pour donner plus de facilités au trafic 690 pieds de voies d'évitement ont été posés, et plusieurs bâtiments et plateformes ont été construits et d'autres allongés.

On a construit 51 milles de nouvelles clôtures, et 33,913 nouvelles traverses ont été posées sur la voie.

Le bateau-traversier à vapeur au détroit de Canso a subi des réparations considérables.

Le matériel roulant est en bon état. Une locomotive et 56 wagons bascule à charbon ont été reconstruits, ces frais étant inscrits au compte d'exploitation.

Ces nouveaux wagons-bascule ont été construits suivant les plans améliorés du chemin de fer Intercolonial, et sont plus grands et plus forts que ceux qu'ils remplacent et peuvent transporter une tonne de plus qu'auparavant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre-obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

COMPTE DU CAPITAL, pour l'exercice terminé le 30 juin, 1888.

AV.

Dr.

1888. 30 juin.....	Coût du chemin et de son équipement	\$ cts. 1,284,495 76	1888. 30 juin.....	Gouvernement du Canada.....	\$ cts 1,284,495 76
		1,284,495 76			1,284,495 76

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

No. 2 — CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

A. V.

Dr.		A. V.	
Exercice terminé le 30 juin 1887.	Dépense.	Exercice terminé le 30 juin 1888.	Recettes.
\$ cts		\$ cts	\$ cts
14,933 58	Frais de traction	35,619 72	Transport des voyageurs.....
9,336 87	Dépenses pour wagons	20,375 83	do du fret.....
51,311 64	Entretien de la voie	8,181 55	Malles et divers.....
7,484 87	Dépenses des stations	64,107 10	Balance.....
11,187 10	Dépenses générales	30,146 94	
94,254 04		94,254 04	
	Relevé n° 1.....	17,256 01	
	do 2.....	11,726 68	
	do 3.....	43,845 04	
	do 4.....	7,474 28	
	do 5.....	10,552 72	
		90,954 73	

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TRACTION—(RELEVÉ n° 1).

Exercice terminé le 30 juin 1887.		Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
3,373 47	Appoint. du mécanicien-chef, commis, frais de bureau et de voyage.....	75 15
5,811 13	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	3,413 29
655 96	Combustible.....	7,062 81
3,805 89	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	788 11
517 10	Réparations aux locomotives, tenders et outils.....	4,556 68
770 01	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs.....	701 92
	Divers.....	768 05
14,933 56		17,356 01

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice terminé le 30 juin 1887.		Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
1,794 78	Réparations aux voitures à voyageurs.....	3,004 70
928 52	do wagons-poste, à messagerie et à bagage.....	1,613 31
1,601 92	do wagons à fret et fourgons.....	1,419 28
4,367 80	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	4,954 97
366 65	Huile et chiffons.....	308 09
196 12	Menus articles et combustible.....	367 60
81 08	Divers.....	58 73
9,336 87		11,726 68

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice terminé le 30 juin 1887.		Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
21,475 18	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.	23,194 03
1,093 00	Lisses et attaches.....	893 40
13,518 65	Traverses.....	7,124 30
9,796 71	Bois de construct., bois de service, etc., pour réparer les ponts, clôtures, etc.	9,369 66
2,745 23	Réparations aux quais.....	85 55
1,069 56	do bâtiments et plateformes.....	1,346 96
702 30	do chasse-neige, flangers et outillage.....	365 83
1,023 4	Enlèvement de la glace et de la neige.....	1,426 24
40 58	Divers.....	39 02
51,311 64		43,845 04

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice terminé le 30 juin 1887.		Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
6,266 82	Appointements des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	5,928 91
1,184 63	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais.....	1,545 37
33 42	Divers.....	
7,484 87		7,474 28

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice expiré le 30 juin 1887.		Exercice expiré le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
1,204 83	Appointem. du surintend. des chefs de trains, commis, et frais de bur. et de voy.	500 04
519 62	Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, des commis, et frais de bureau et de voyages.....	116 10
6 01	Annonces.....	469 24
1,386 05	Dommmages causés aux hommes, animaux et marchandises.....	9,491 73
7,939 05	Bac.....	3 30
6 52	Frais de télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes).....	32 31
125 02	Divers.....	
11,187 10		10,552 72

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1888. Av.

	\$ cts.		\$ cts.
Approvisionnement.....	6,599 73	Canada.....	7,893 78
Stations.....	1,569 88	Stations.....	1,676 92
Caisse.....	1,065 30	Chemin de fer du Maine-Central.....	1,438 10
Loyers.....	29 00	Cie de vapeurs Internationale.....	388 40
Amendes et récompenses.....	8 30	Chemin de fer de Boston et Maine....	51 25
Chemin de fer Canada-Atlantique....	1 20	Cie de vapeurs du Bras d'Or.....	
Cooke et Cie.....	29 52		
Chemin de fer du Grand-Tronc.....	36 24		
Cie de télégraphe <i>Western Union</i>	572 09		
Morrison et Cie.....	4 50		
Cie de vapeurs de Yarmouth.....	2 40		
Cie de vap. Boston, Halifax et I P-E..	1 25		
Comptes des départements—			
Milice.....	\$ 80 64		
Postes.....	1,448 48		
	1,529 04		
	11,448 45		11,448 45

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 2 septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer de Prolongement-Est, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888.

La longueur de ce chemin de fer est encore de 80 milles.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Dans le cours de l'année les voies d'évitement à Barney's Brook et à Antigonish ont été allongées de 60 à 240 pieds chacune, respectivement.

Une nouvelle voie d'évitement de 390 pieds de long a été faite à ce dernier endroit.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année on a renouvelé 33,913 traverses.

CLÔTURES.

Dans le cours de l'année, 51 $\frac{1}{2}$ milles de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé les vieilles clôtures en perches et en planches.

Le coût de ces clôtures a été de \$6,779.09, contre \$15,461.97 l'an dernier.

De fortes réparations ont été faites aux clôtures paraneige et au reste des clôtures en poteaux et fil de fer barbelé.

QUAIS ET CHEVALETS.

Les réparations nécessaires ont été faites au quai de Mulgrave.

On a posé des bandes de fer aux angles du quai de Port-Hastings pour empêcher la glace de couper les heurtoirs.

BÂTIMENTS ET PLATEFORMES.

A MERIGOMISH, la plateforme a été prolongée de 40 pieds. Soixante pieds de l'ancienne ont été renouvelés.

A FRENCH RIVER la plateforme a été prolongée de 36 pieds, et 135 pieds linéaires de l'ancienne plateforme ont été renouvelés.

Les réparations nécessaires ont été faites à cette station.

A AVONDALE la plateforme a été prolongée de 72 pieds.

Aux MOULINS DEWAR un petit hangar à fret de 16 sur 20 pieds a été construit.

A BARNEY'S RIVER, JAMES RIVER et ANTIGONISH, les plateformes ont été prolongées de 72 pieds chacune.

A ce dernier endroit, une moitié de l'ancienne plateforme a été renouvelée, et la station peinte.

Une rallonge de 38 pieds a été faite au hangar et à la plateforme des marchandises.

A HEATHERTON, la plateforme a été prolongée de 72 pieds.

A BAYFIELD, l'ancienne plateforme a été renouvelée.

A TRACADIE, la plateforme a été prolongée de 72 pieds.

La station à signaux de la PETITE TRACADIE a été placée à un autre endroit appelé Linwood, situé à environ un mille plus à l'ouest. Une nouvelle plateforme a été construite.

Au HAVRE AUX BOUCHES, la plateforme a été prolongée de 72 pieds. La gare a été parfaitement examinée et peinte.

PONTS ET PONCEAUX.

A PINE TREE GUT, 210 pieds linéaires de tablier ont été renouvelés et 4 nouveaux chevalets ont été posés.

Vingt-cinq nouvelles poutres du tablier ont été renouvelées dans le pont, système Howe, de la rivière Sutherland.

Un nouveau chevalet a été posé sous la longrine du pont de Little Gut.

Seize contrefiches ont été renouvelées dans le pont du moulin Murphy.

Vingt-quatre poutres du tablier du pont de Yankee Grant ont été renouvelées.

Un nouveau tablier de 141 pieds de long a été posé sur le pont en chevalets Dewar, et aussi sur le pont en pilotis de Grant. Cinq nouveaux chevalets ont aussi été posés sous ce dernier pont.

De nouveaux tabliers ont été posés sur les ponts en pilotis Baxter et McDonald ; quatre nouveaux chevalets ont été posés sous le premier de ces ponts.

De nombreuses pièces nouvelles ont été posées au pont en chevalets en bois près de Mulgrave. Un nouveau tablier et 6 nouveaux chevalets ont été posés au pont en chevalets de Pirate Harbor.

Vingt-trois poutres du tablier, 19 contrefiches et 12 entretoises ont été posées au pont, système Howe, de la rivière James. La corde supérieure endommagée par le feu a aussi été réparée.

Trente-neuf poutres du tablier, 14 contrefiches et 2 nouveaux chevalets ont été posés au pont sur pilotis de Pomquet.

Quatre chevalets du pont sur pilotis de West River ont été renouvelés.

Quarante paires de longrines, les fosses à bestiaux et les ponceaux ouverts ont été renouvelés dans le cours de l'exercice.

Soixante et onze barrières pour les fermes ont été posées à la place de celles qui ont été brisées et détériorées.

Les planchers ont été renouvelés à 47 traverses de fermes et 12 traverses publiques.

La voie a été bien entretenue et est en bon état de service.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER, surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

MONCTON, N.-B., 10 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est :—

Il se compose de :

- 9 locomotives.
- 6 voitures de première classe.
- 4 voitures de seconde classe.
- 4 wagons-poste, à bagage et messageries.
- 2 fourgons de conducteurs.
- 25 wagons fermés.
- 5 wagons pour les bestiaux.
- 70 wagons plateformes.
- 150 wagons-basculés à charbon de 5 tonnes de capacité.

Dans le cours de l'année une locomotive et cinquante-six wagons-basculés à charbon, pouvant porter six tonnes au lieu de cinq, ont été construits, aux frais des dépenses d'exploitation.

Le matériel roulant en général est en bon état.

Le service de l'eau a été entretenu, mais il y n'a été fait aucune amélioration.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

H. A. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER, surintendant en chef, Moncton.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, durant l'année finissant le 30 juin 1888.

Date.	Heures du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom de la personne ou de la victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
1888.												
27 juin.	7.20	56	Marchandises.	Finlay Ross....	A. Dunbar....	56	Anigonish.....	Melsaac, gary.	Ni l'un ni l'autre.	En attelant.....	Doigts écrasés	

MONCTON, N.-B., 7 septembre 1888.

ANNEXE No 76.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 18 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888 :—

- N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 30 milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une légère diminution dans la part qui revient au gouvernement, comparées à celles de l'an dernier :—

1886-87.....	\$25,327 58
1887-88.....	24,553 55
	<u>\$ 774 03</u>

Les recettes brutes se sont élevées à.....	\$24,553 55
Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été de.....	24,040 33
	<u>\$ 513 23</u>

La voie, les clôtures, bâtiments et autres constructions ont subi les réparations ordinaires et nécessaires, et la voie permanente et les ouvrages d'art ont été entretenus en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement canadien,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.
 COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Av.

Dt.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1888.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
26,042 33	Entretien de la voie et des travaux d'art..... (Relevé n° 1.)	24,040 33	7,966 42	Transport des voyageurs.....	8,576 04
			16,209 32	Transport du fret.....	14,821 99
			1,151 84	Malles.....	1,155 52
	Balance.....	513 22	25,327 58		
			714 75		
26,042 33		24,553 56	26,042 33		24,553 56

[1888]

MONCTON, N.B., 30 juin 1888.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

R. B. BOGGS,

Comptable, E. de W.

N^o 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.Relevé n^o 1.—ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
\$ cts.		\$ cts.
7,758 53	Réparations à la voie.....	8,162 71
4,943 96	Rails et attaches.....	127 86
2,874 50	Traverses.....	3,182 00
899 79	Ponts.....	816 82
65 33	Signaux.....	36 34
18 80	Ponceaux et garde-bestiaux.....	2,311 11
	Quai à Windsor.....	32 25
2,931 55	Bâtiments et plateformes.....	1,044 27
24 15	Cadenas d'aiguilles.....	23 70
4,545 34	Clôture.....	4,797 83
18 28	Wagonnets de tournée.....	112 67
173 06	Outillage et réparations.....	358 57
578 43	Chasse-neige et flangers.....	1,856 98
1,122 61	Bureau du comptable et dépenses.....	1,137 22
88 00	Divers.....	40 00
26,042 33		24,040 33

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles.	Totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1887—Juillet.....	899 52	1,050 51	96 90	2,046 93
Août.....	1,142 26	1,165 78	96 91	2,404 95
Septembre.....	1,305 98	1,591 90	96 91	2,994 79
Octobre.....	745 47	1,810 14	96 90	2,652 51
Novembre.....	584 87	1,860 08	96 91	2,541 86
Décembre.....	624 58	1,194 80	96 91	1,916 29
1888—Janvier.....	388 73	843 79	95 68	1,328 20
Février.....	380 51	894 37	95 68	1,370 56
Mars.....	517 98	1,175 17	95 68	1,788 81
Avril.....	543 66	1,171 07	95 68	1,810 41
Mai.....	585 29	1,202 50	95 68	1,883 47
juin.....	857 21	861 88	95 68	1,814 77
	8,576 04	14,821 99	1,155 52	24,553 55

R. B. BOGGS,

Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

1888.		\$ cts.	1888.		\$ cts.
30 juin.	Ch. de fer de Windsor et Annapolis	2,256 69	30 juin.	Chemin de fer Intercolonial	318 83
	Compte des approvisionnements..	6,309 57		Compte fédéral.....	8,247 43
		8,566 26			8,566 26

R. B. BOGGS,

Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1888.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

[1888]

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 20 septembre 1888.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

VOIE.

La longueur de la voie est la même que l'an dernier.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Une addition de 100 pieds a été construite à la voie d'évitement de Dawson et on a fourni un terrain de chargement convenable.

TRAVERSES.

9,541 traverses ordinaires et trois assortiments de traverses d'aiguilles ont été renouvelés dans le cours de l'an dernier.

BALLASTAGE.

4,350 verges de ballast ont été posées sur la voie où c'était nécessaire.

SIGNAUX.

Les réparations nécessaires ont été faites aux sémaphores, aiguilles et signaux de stations d'un bout à l'autre de la ligne.

CLOTURES.

17 milles de l'ancienne clôture en perches ont été remplacés par des clôtures en fil de fer barbelé et en treillis.

Les réparations nécessaires ont été faites aux autres clôtures.

BÂTIMENTS ET PLATEFORMES.

Les plateformes ont été renouvelées aux stations de Three Mile Plains et Beaver Bank. Une rallonge de 25 pieds a été faite à cette dernière.

Un petit hangar en bois a été construit à Mount Uniacke et un égout creusé à travers une tranchée de roc solide.

Quelques réparations ont été faites à la gare de Windsor, et un égout a été fait de la cave avec une trappe convenable pour empêcher la marée d'y entrer dans les hautes eaux.

A Ellershoushe la plateforme de chargement a été prolongée et rendue permanente en construisant un caisson en cadre en avant et en le remplissant de terre solide en arrière, avec une couche de grosse pierre et de gravier sur le dessus.

Les parcs à bestiaux à Beaver Bank et à Newport ont été renouvelés.

PONTS ET PONCEAUX.

La maçonnerie des ponts de Carroll, Sackville, Big Bog et Jordan a été examinée et réparée.

De nouvelles longrines ont été posées au pont de Sainte-Croix, et la maçonnerie a été examinée et réparée.

Un ponceau en pierre à 2 milles à l'ouest de la jonction de Windsor a été reconstruit.

Un ponceau en bois à la traverse de Three Mile Plains a été remplacé par un ponceau en maçonnerie.

Un ponceau en bois à $\frac{1}{4}$ de mille à l'ouest de la station de Newport a été remplacé par un ponceau en maçonnerie.

Un vieux ponceau en moellons qui s'était effondré près de Newport a été remplacé par un ponceau en bois de cèdre.

La voie est en bon état et pas une seule roue n'a laissé les rails dans le cours de l'année.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Montréal.

ANNEXE No 7c.

CHEMIN DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, 1er septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Vous trouverez également les états suivants, préparés par le comptable et auditeur :—

N° 1. Compte du capital.	
2. Compte du revenu.	
3. Frais de traction.	(Extrait n° 1.)
4. Dépense des wagons.	(" 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.	(" 3.)
6. Dépenses des gares.	(" 4.)
7. Frais généraux.	(" 5.)
8. Compte général des approvisionnements.	
9. Bilan général.	
10. Etat comparatif des moyennes.	

COMPTÉ DU CAPITAL.

Les déboursés faits à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1888, à...	\$3,741,780 89
Aucune addition n'ayant été faite dans le cours de l'exercice le total des déboursés le 30 juin 1888 était le même que celui de l'exercice précédent.	<u>3,741,780 89</u>

COMPTÉ DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de...	\$158,363 60
Celles de l'exercice précédent.....	<u>155,303 37</u>
Augmentation.....	<u>\$ 3,060 25</u>

Comprise dans les recettes de l'exercice 1886-87 se trouve la somme de \$9,000 reçue pour service spécial de la malle. Comme vous le savez ce service n'a pas été fait dans le cours du dernier exercice, autrement notre augmentation aurait été d'environ \$12,000.

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit pendant les deux exercices :—

1886-87.....	\$739 53
1887-88	<u>754 11</u>
Augmentation par mille.....	<u>\$14 58</u>

La longueur du chemin en exploitation dans chacun de ces deux exercices a été la même, savoir, 210 milles.

ÉTAT.

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1886-87.....	130,067	\$66,334 95
1887-88.....	131,246	66,993 28
Augmentation.....	<u>1,179</u>	<u>\$ 608 33</u>

	Tonnes de fret transportées.	Recettes.
1886-87.....	53,587	\$71,152 52
1887-88.....	59,603	80,399 79
Augmentation.....	<u>6,016</u>	<u>\$ 9,247 27</u>

	Recettes.
Malles et divers, 1886-87.....	\$17,815 90
do 1887-88.....	11,020 55
Diminution.....	<u>\$ 6,795 35</u>

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant les deux derniers exercices :—

1886-87.....	316,763
1887-88.....	306,924

Diminution..... 9,839

Par les convois :—

1886-87.....	258,457
1887-88.....	248,410

Diminution..... 10,047

Par les wagons :—

1886-87.....	1,249,892
1887-88.....	1,309,922

Augmentation..... 60,030

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du présent exercice, les frais d'exploitation sont comme suit :

1886-87.....	\$204,237 45
1887-88.....	229,639 95

Augmentation..... \$ 25,402 50

Dans les chiffres ci-dessous il a été dépensé pour de nouveaux ouvrages :—

Pont en fer à Curtis Creek.....	\$ 3,191 66
Nouvelle locomotive.....	7,700 00
Déplacement du hangar au fret au Cap Traverse.....	232 00
Ponceau en pierre à Swinehammers Cut.....	405 20
do près de Tignish.....	272 79
do près d'Alberton.....	586 60

Total des nouveaux ouvrages..... \$12,388 34

[1888]

Augmentation sur l'exercice précédent, en :—

Wagons-dortoirs	\$10,106 97	
Clôtures.....	4,590 03	
		14,697 00
Total.....		<u>\$27,085 34</u>

VOIE.

Huit cent cinquante rails de fer ont été renouvelés. Neuf mille quatre cent quarante éclisses en acier ont été posées sur la voie pour en remplacer d'autres en fer qui étaient brisées. Douze coussinets en acier ont été posés.

VOIES DE SERVICE.

A la rivière Hunter, la voie de service de Full a été prolongée jusqu'à son moulin, ce qui lui donne une longueur de 80 pieds de plus. A Charlottetown la longueur de la voie de service a été augmentée de 1,545 pieds, et à Rolls Bay de 50 pieds.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année, 74,781 traverses ont été posées sur la voie. Trente-huit paires de traverses d'aiguilles, et 25 cadres d'aiguilles et 20 loquets d'arrêt, avec cadres d'aiguilles, ont été renouvelés.

BALLASTAGE.

Sept mille trois cent vingt-deux verges cubes de ballastage ont été distribuées où c'était le plus nécessaire. La majeure partie de ce ballast a été transportée d'une distance de plus de 60 milles. Neuf cent quatre-vingt-quatre verges cubes de terre ont été employées pour élargir les remblais.

PONTS, FOSSES À BESTIAUX, ETC.

A Alberton, le pont sur la voie du quai a reçu de nouvelles sablières et autres réparations nécessaires.

A Intervale, un ponceau en pierre de 4 pieds sur 6, et de 13 pieds de la base du rail à la surface du pavage, a été construit pour remplacer l'ancien pont.

Le pont Northam a reçu de nouvelles sablières.

Les ponts de Richmond, Ellerslie et Wellington ont eu de nouveaux coudes. Le pont de Richmond a reçu de nouvelles traverses.

De nouveaux tirants ont été posés sous les ponts du chemin Breadalbane et d'Elliot.

Le pont de Miller a reçu de nouvelles sablières et autres réparations générales.

Le vieux pont en bois de Curtis Creek a été remplacé par trois longrines en fer de 26 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont de Pine Brook a reçu un nouveau tablier et des longrines.

A Charlottetown, deux ponts sur l'épaulement ont été reconstruits.

Le pont de Mount Stewart a reçu de nouvelles poutres de tablier et des longrines.

Les ponts de Morell et de Mudgell ont reçu des réparations générales.

A Souris le pont au-dessous de la voie a reçu un nouveau tablier et des longrines.

Deux ponceaux près de Charlottetown ont reçu de nouveaux dessus et les longrines ont été renouvelées.

Un ponceau en maçonnerie a été reconstruit à la Potterie, à 1½ mille de Charlottetown.

Un ponceau en maçonnerie fermée, de 2 pieds sur 4, a été construit au remblai de Swinehammer.

Quatre ponceaux en bois ont été posés entre Mount Stewart et Georgetown pour enlever l'eau de surface.

Deux aqueducs en syphon et 18 drains français ont été remplacés par des ponceaux.

De nouvelles fosses à bestiaux ont été posées au chemin à l'est de Mill River, au chemin Toban, à deux milles à l'est de Conway, et au nouveau chemin à l'est de la station Coleman.

Vingt et une fosses à bestiaux ont été renouvelées.

BÂTIMENTS ET PLATEFORMES.

La gare et le hangar aux marchandises sur le quai d'Alberton ont été recouverts en bardeaux.

Les stations à signaux de Mill River et de Harper ont été reconstruites.

Une station à signaux a été érigée à la voie d'évitement de Pawe, et une plateforme de 140 pieds de long a été posée.

La station à signaux de Saint-Nicolas a été reconstruite et une plateforme de 140 pieds posée.

A Summerside les bâtiments de la station ont été réparés et peints.

Le hangar au charbon sur le quai a été élevé et a reçu des réparations considérables.

Au Cap-Traverse le hangar aux marchandises a été transporté sur le quai, parce que les pilotis qui le soutenaient étaient considérablement endommagés par les tarets.

A Charlottetown une fournaise en brique pour le trempage des ressorts a été construite dans la forge. Cinq cent cinquante pieds de plancher ont été posés dans la rotonde, 500 pieds dans l'atelier de menuiserie, et 3,350 pieds de plancher et 500 pieds de pièces de bois ont été posés dans l'atelier des machines. La fosse aux locomotives a été reconstruite.

A Mount Stewart 5,000 pieds de planches de 3 pouces ont été employés à renouveler une partie de la plateforme de la station.

A Morrell 500 pieds de planches ont été employés à couvrir la plateforme de la station.

A Souris 500 pieds de pin ont été employés à réparer le plancher de la rotonde. Le hangar au charbon a reçu une nouvelle façade et a été autrement réparé.

A Georgetown le toit de la salle aux bagage a été renouvelé.

QUAIS.

Le quai d'Alberton a reçu deux nouveaux heurtoirs latéraux, deux nouveaux poteaux d'amarrage, et autres réparations nécessaires.

A Charlottetown deux wagons de fascines, 50 tonnes de pierre dure et 15 pièces de bois de construction ont servi à la réparation du quai. Dix-huit mille pieds de planches ont été employés à réparer le plancher supérieur du quai. Cent pieds de l'épaulement du côté-est du chemin conduisant à la station ont été renouvelés.

A Georgetown le quai a reçu 100 tonnes de pierre, 3 wagons de fascines, et 8 pièces de bois de construction. Quatre mille pieds de planches de 3 pouces ont été employés à réparer le plancher supérieur du quai.

L'épaulement à la Baie Saint-Pierre a reçu 50 tonnes de pierre, 200 verges de terre et 3 wagons de fascines.

A Souris dix mille pieds de planches de 3 pouces ont été employées à réparer le plancher supérieur du quai. Cinq cents verges d'argile ont servi à la réparation de l'approche du quai.

CLOTURES.

Vingt-quatre milles de clôture (originellement en perches de pruche) ont été renouvelés en fil de fer barbelé. Dix neuf milles et un quart de l'ancienne clôture en planches ont été remplacés par des clôtures de fil de fer barbelé, en treillis et du système Everett. Mille pieds de clôture du système Everett ont été construits à la rivière Hunter. Cinq cents pieds de clôture paraneige ont été construits. Cinq mille cinq cent soixante et treize pieds de clôture-paraneige ont été reconstruits.

Cent vingt-cinq barrières de fermes et 120 poteaux de barrières ont été renouvelés.

Sur 20 traverses de fermes on a posé de nouvelles planches.

SÉMAPHORES, SIGNAUX, ETC.

Tous les sémaphores, cadres d'aiguilles, indicateurs, signaux télégraphiques et lampes extérieures ont reçu l'attention nécessaire et sont en bon état.

SERVICE DE L'EAU.

Les réservoirs de Tracadie, Morell, Mount Stewart et Ashton ont reçu de nouveaux couvercles et de nouvelles boîtes.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à \$80,407.98.

La valeur des approvisionnements restant au 30 juin 1888, était comme suit :

Approvisionnement généraux.....	\$ 80,066 53
Charbon.....	4,474 42
Rails et attaches.....	22,270 34
Vieux matériaux pouvant servir.....	7,932 00

Total.....	<u>\$114,743 29</u>
------------	---------------------

Ces achats ont été faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie dans les années précédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice.

C'est avec grand plaisir que je constate que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

COMPTE DU CAPITAL.

Av.

1887.		\$ cts.	1887.		\$ cts.
30 juin..	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date.....	3,741,780 89	30 juin..	Reçu du gouvernement fédéral.....	3,741,780 89
1888.			1888.		
30 juin..	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1888	3,741,780 89	30 juin..	Reçu du gouvernement fédéral.....	3,741,780 89

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1888.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
56,534 30	Frais de traction d'après relevé n° 1.....	66,390 76	66,334 95	Transport des voyageurs	66,943 28
33,924 96	Dépenses des wagons, d'après relevé n° 2....	32,158 91	71,152 52	do du fret... ..	80,399 79
76,309 25	Entretien de la voie et des travaux d'art, d'après relevé n° 3.....	92,339 10	17,815 90	Malles et divers.....	11,020 55
25,321 38	Dépenses des stations, d'après relevé n° 4	26,712 41	155,303 37	Total des recettes...	158,363 62
12,147 56	Frais généraux, d'après relevé n° 5.....	12,038 77	48,934 08	Balance	71,276 33
204,237 45	.....Totaux.....	229,639 95	204,237 45	..... Totaux.....	229,639 95

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION.—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
1,240 41	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage...	1,272 37
15,335 85	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	15,690 49
11,625 67	Combustible.....	13,539 59
2,276 46	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	2,291 98
24,286 24	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives.....	30,685 43
547 85	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs.....	783 07
1,221 82	Divers.....	2,127 83
56,534 30	.....Totaux.....	66,390 76

W. T. HUGGAN,

Compte de l'auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES WAGONS (Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
9,262 08	Réparations aux voitures à voyageurs.....	7,776 34
1,219 24	do wagons-poste et à bagage.....	994 16
7,036 53	do wagons à fret et fourgons.....	6,712 69
12,777 75	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	12,707 53
540 19	Huile et chiffons pour étoupage.....	515 46
2,353 95	Menus articles et combustible.....	2,818 53
735 22	Divers.....	634 20
33,924 96	.....Totaux.....	32,158 91

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART (Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
419 96	Appointements de l'ingénieur, commis, frais de bureau et de voyage.....	411 96
41,479 07	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	45,235 69
3,448 65	Rails, coussinets et carvelles.....	4,957 31
6,773 18	Traverses.....	16,880 15
8,572 59	Bois de const. et de service pour répar. aux ponts, fosses-bestiaux et clôtures.	13,685 83
1,897 96	Réparations aux quais.....	1,284 53
6,525 39	do bâtiments et plateformes.....	5,075 18
2,689 00	do classe-neige, flangers et outils.....	2,757 82
4,503 45	Enlèvement de la glace et de la neige.....	2,050 63
76,309 25	.....Totaux.....	92,339 10

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES WAGONS (Relevé n° 6).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
19,099 88	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.	19,546 66
6,221 50	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues	7,165 75
.....	Divers.....	.....
25,321 38	.....Totaux.....	26,712 41

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1888.

[1888]

N° 7.—CHEMIN DE FER LE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1888.
\$ cts.		\$ cts.
5,273 94	Appointements du surintendant, du chef des trains, et des commis, frais de bureau et de voyage.....	4,783 09
5,228 69	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyage.....	5,237 33
514 17	Annonces.....	477 04
362 54	Domages aux hommes, animaux et effets.....	211 80
540 09	Télégraphes (non compris les appointements des télégraphistes).....	642 10
228 13	Divers.....	687 41
12,147 56	Totaux.....	12,038 77

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 30 juin 1888.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'année terminée le 30 juin 1888.

1887.	Dt.	\$ cts.	\$ cts.
30 juin....	Balance reportée.....		114,155 01
1888.			
30 juin....	Achats durant l'année.....	80,407 98	
	Frais d'autres ministères.....	10,800 47	
	Bordeaux de paie.....	2,615 40	
			93,823 85
1888.	Av.		
30 juin....	Distributions durant l'année.....		207,978 86
	Balance.		
	{ Matériel ordinaire.....	{ \$80,066 53 }	
	{ Combustible.....	{ 4,474 42 }	
	{ Rails et attaches disponibles...	{ 22,270 34 }	
	{ Vieux matériel pouvant servir.	{ 7,932 00 }	
			114,743 29

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 30 juin 1888.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Matériel en général.....	114,743	29	Compte fédéral.....	117,922	23
Caisse.....	2,284	40	Assurance contre les accidents.....	4,624	31
Stations.....	743	85			
Ministère de la milice.....	91	02			
Cie de télégraphe Anglo-Américain.	46	43			
Juge Weatherbee.....	30	00			
Sidney Grey.....	25	00			
Ministère des postes.....	4,582	55			
Total.....	122,546	54	Total.....	122,546	54

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1888.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'année terminée le 30 juin 1888.

Détails.	1888.	1887.
Longueur de la ligne	210	210
Milles parcourus par les locomotives	306,924	316,763
do do trains	248,410	258,457
do do wagons	1,309,922	1,249,892
Recettes des locomotives par mille..... Cents	51·59	49·02
do la voie do \$	754·11	739·53
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes....	42·27	42·71
do du fret do	50·77	45·82
do d'autres sources do	6·96	11·47
Dépenses des locomotives, par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·11	4·84
Combustible	4·42	3·67
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0·75	0·72
Réparations aux locomotives	10·00	7·67
Eau et répartitions aux réservoirs	0·25	0·17
Divers.....	0·69	0·38
	21·22	17·45
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	0·41	0·39
Total..... Cents	21·63	17·84
Traction, par locomotive et par mille	21·63	17·84
Dépenses des wagons do	10·48	10·71
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	30·09	24·09
Dépenses des stations do do do	8·70	7·99
Frais généraux do do do	3·92	3·84
Total, locomotive, par mille..... Cents.	74·82	64·47
Traction, par train et par mille.....	26·73	21·87
Dépenses des wagons do	12·94	13·13
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	37·17	29·52
Dépense des stations do	10·75	9·80
Frais généraux.....	4·85	4·70
Total, train par mille..... Cents	92·44	79·02
Frais d'exploitation par mille de la voie..... Dollars	1,093·52	972·56

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1888.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD,

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

CHARLOTTETOWN, 20 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1886-87 et 1887-88.

En juillet dernier on acheta une puissante locomotive pour le fret, pour remplacer la locomotive n° 10, qui avait été condamnée. Le coût de cette locomotive a été compris dans les frais d'exploitation. Les locomotives 4, 6, 12, 14 et 18, ont reçu de nouvelles boîtes à feu et des nouveaux bouilleurs.

Dix wagons-plateformes de 10 tonnes de capacité ont été reconstruits dans le cours de l'exercice pour en remplacer un nombre égal qui étaient devenus hors de service.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons et de chasse-neige dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

21 locomotives.

17 voitures à voyageurs, 1ère classe.

15 " " 2me " et à bagage.

3 wagons-poste et fumoirs.

175 wagons fermés.

125 wagons-plateformes.

3 fourgons de conducteurs.

1 voiture de payeur.

8 chasse-neige.

7 flangers.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Coût de				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1887—Juillet.....	30,996	1,450 10	1,079 86	209 88	2,537 82	95 88
Août.....	31,165	1,420 07	1,166 76	205 94	1,294 12	4 76
Septembre.....	30,673	1,326 70	996 12	183 76	2,333 07	70 77
Octobre.....	30,551	1,319 25	1,284 62	336 85	2,422 49	80 07
Novembre.....	30,932	1,373 52	1,380 49	213 09	2,263 15	143 45
Décembre.....	21,633	1,180 33	1,037 20	189 07	3,183 15	205 44
1888—Janvier.....	19,386	1,233 13	1,062 50	169 78	3,029 55	56 46
Février.....	20,521	1,363 31	1,012 50	152 25	3,127 61	72 09
Mars.....	20,214	1,333 05	1,017 00	153 52	2,717 41	31 75
Avril.....	17,934	1,103 87	872 58	125 51	2,846 64	7 01
Mai.....	22,238	1,205 19	1,290 96	185 71	2,707 68	13 44
Juin.....	30,711	1,381 97	1,339 00	166 62	2,222 74	1 95
Totaux.....	306,924	15,690 49	13,539 59	2,291 98	30,685 43	783 07

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
289 84	5,663 38	4 68	3 49	0 68	8 19	0 31	0 94	18 29
277 28	4,363 93	4 56	3 74	0 66	4 15	0 01	0 89	14 01
277 84	5,188 26	4 32	3 24	0 60	7 61	0 23	0 91	16 91
296 59	5,739 87	4 32	4 20	1 10	7 93	0 26	0 97	18 78
342 34	5,716 04	4 44	4 46	0 69	7 31	0 46	1 11	18 47
315 73	6,110 92	5 46	4 78	0 88	14 71	0 95	1 46	28 24
341 65	5,893 07	6 36	5 48	0 87	15 62	0 30	1 76	30 39
343 93	6,071 69	6 64	4 93	0 74	15 24	0 35	1 68	29 58
269 52	5,522 25	6 59	5 03	0 76	13 44	0 16	1 33	27 31
280 20	5,235 81	6 15	4 86	0 70	15 88	0 04	1 56	29 19
206 19	5,609 17	5 42	5 81	0 84	12 17	0 06	0 92	25 22
159 09	5,271 37	4 50	4 36	0 54	7 23	0 01	0 52	17 16
3,400 20	66,390 76	5 11	4 41	0 75	9 99	0 26	1 11	21 63

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	H. ures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convoi.	Eclairage.	Pour les gares.	Total
1887—Juillet	3,930	11,819	13,705	1,679	27,203	337	5,285	32,825	
Août	4,453	11,630	14,284	6,236	32,185	70	5,946	38,201	
Septembre	4,088	10,917	14,446	2,392	27,905	70	5,500	33,475	
Octobre	3,943	10,958	14,217	1,117	26,341	10	5,487	31,838	
Novembre	4,013	10,808	14,506	1,072	26,519	14	5,671	32,204	
Décembre	3,141	2,046	14,445	59	17,039	22	4,642	21,703	
1888—Janvier	3,166	44	13,102	12	2,264	15,422	91	3,890	19,403
Février	3,584	536	13,057	2,952	16,545	204	3,772	20,521	
Mars	3,543	192	14,310	1,174	15,676	291	4,247	20,214	
Avril	2,570	520	13,186	154	13,870	62	4,002	17,934	
Mai	3,343	2,228	14,080	1,460	18,568	111	5,219	23,898	
Juin	4,031	11,250	13,914	2,197	27,361	215	5,757	33,333	
Totaux	43,805	72,748	167,262	16,224	8,200	264,634	1,497	59,418	325,549

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Parcours total.		* Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
138,402	.....	5.08	8.35	4.22	11,981	1,120	818	499	36.49	3.41	2.49	1.52
177,250	.....	5.51	8.58	4.64	15,209	1,237	833	560	39.81	3.23	2.17	1.46
139,225	.....	5.01	8.19	4.16	12,484	1,066	614	484	37.29	3.15	1.92	1.44
143,616	.....	5.46	8.07	4.48	14,189	1,233	848	579	44.57	3.87	2.66	1.63
146,253	44	5.54	8.02	4.54	15,564	1,203	767	527	48.32	3.73	2.38	1.63
99,849	.....	6.03	6.91	4.60	11,037	1,071	665	470	50.55	4.93	3.06	2.16
67,853	5,070	5.16	6.13	3.49	10,625	979	643	381	54.75	5.04	3.31	1.96
66,590	9,745	4.90	5.72	3.24	10,195	923	680	368	49.68	4.49	3.31	1.79
86,278	1,782	5.95	5.70	4.26	10,212	757	641	398	50.51	3.74	3.17	1.96
72,992	.....	5.32	6.98	4.07	7,574	660	571	362	42.23	3.68	3.18	2.01
133,770	.....	7.53	7.15	5.59	12,704	1,002	941	472	53.16	4.19	3.93	1.97
150,881	.....	5.51	8.26	4.53	13,865	1,284	937	508	41.59	3.85	2.81	1.52
1,422,959	16,641	5.55	7.43	4.37	145,639	12,535	8,987	5,548	44.79	3.85	2.76	1.39

*A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Voiture de 1re classe.	De sec ^{nde} classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plate-formes.	Total.
1887—Juillet.....	29,581	28,375	12,713	42,528	25,205	138,402
Août.....	29,681	29,321	14,534	44,184	59,530	177,250
Septembre.....	25,823	27,802	12,248	47,486	25,866	139,225
Octobre.....	27,671	30,551	9,271	61,812	14,311	143,616
Novembre.....	25,134	29,057	9,952	64,887	17,223	146,253
Décembre.....	16,474	18,544	10,431	44,357	10,043	99,849
1888—Janvier.....	13,410	14,513	7,725	21,959	10,246	67,853
Février.....	13,424	15,132	7,099	18,434	12,501	66,590
Mars.....	14,840	16,777	7,142	21,155	26,364	86,278
Avril.....	14,329	16,099	6,756	25,590	10,218	72,992
Mai.....	16,779	16,669	12,758	55,642	31,922	133,770
Juin.....	25,873	27,046	13,150	50,286	34,526	150,881
Totaux.....	253,019	269,886	123,779	498,320	277,955	1,422,959
MOINS—Ballastage.....		2,970	9,611	1,128	99,328	113,037
Balance.....	253,019	266,916	114,168	497,192	178,627	1,309,922

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

D.—ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1887 et 1888.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.							Chasse neig. Flangers.	Total.		
		1re classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumeurs.	Fermés et à bestiaux.	Platefor- mes.	Fourgons W. de pay.	Total.				
Disponibles le 30 juin 1887, propres au service....	21	17	15	3	175	120	3	1	334	8	7	15
do do condamnés.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	..	..	5	.....	.....	.....
Total du matériel, 30 juin 1887.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1887.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	.....	5	.....	.....	.....
do durant l'année.....	1	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	10	.....	.....	.....
MOINS :—	1	.....	.....	.....	.....	15	.....	.....	15	.....	.....	.....
Achetés et chargés aux frais d'exploitation.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Reconstruits .....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	10	.....	.....	.....
AJOUTEZ :—	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	.....	5	.....	.....	.....
Propres au service et en réparation.....	21	17	15	3	175	120	3	1	334	8	7	15
Total du matériel le 30 juin 1888.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E.—ÉTAT COMPARATIF des dépenses du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

	1888.	1887.
Milles parcourus par les convois	248,410	258,457
do locomotives	306,924	316,763
do wagons	1,309,922	1,249,892
do chasse-neige.....	16,641	27,285
	\$ cts.	\$ cts.
Frais de traction.....	66,390 76	56,534 30
Coût des réparations aux wagons.....	15,483 19	17,517 85
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage.....	515 46	540 19
do des réparations aux voitures à voyageurs.....	7,778 34	9,262 08
do do wagons-poste et wagons fumoirs.....	994 16	1,219 24
do do wagons à fret et fourgons.....	6,712 69	7,036 53
Frais de traction par 100 milles parcourus par les convois.....	26 74	21 87
do do do locomotives.....	21 63	17 84
do do do wagons.....	5 06	4 52
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois..	6 23	6 77
do do do locomotives.....	5 03	5 53
do do do wagons.....	1 18	1 40
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois.....	0 20	0 20
do do do locomotives.....	0 17	0 17
do do do wagons.....	0 04	0 04
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois...	3 13	3 58
do wagons-poste et wagons-fumoirs	0 40	0 47
do wagons à fret et fourgons	2 72	2 72

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard pendant l'année expirée le 30 juin 1888.

Date.	Heure de la nuit ou du jour.	N ^o du train	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N ^o de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des victimes.	Voyageurs ou employés.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1887.												
6 juil...	5-50p.m. ....	....	Spécial....	J. R. Scott....	N. Watson.....	16	Emerald.....	Henry Corner....	Employé.	Pris entre un wagon à voyageurs et un fourgon en les attelant.	Corps écrasé.	
11 oct...	9-30a.m. ....	....	.....	.....	H. Craswell...	2	Summerside	John H. Burns...	Employé.	En faisant le garage dans la cour, se fit prendre le bras entre les tampons de deux wagons plate-formes.	Bras sérieusement écrasé.	
1888.												
6 mars.	2-50p.m	1	Omnibus ..	F. Kelly.....	{ John Yeo.... D. Found... }	3 } 6 }	Portage	P. Lafferty.....	Employé.	Tombé d'un wagon-plateforme	Blessé à la tête et à la figure.	

ANNEXE No 8.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

MONTRÉAL, 29 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les divers travaux dont j'ai le contrôle, pour l'exercice 1887-88 clos le 30 juin dernier.

Ces travaux sont : le canal Lachine et le canal Beauharnois sur le fleuve Saint-Laurent, le canal Chambly et l'écluse et le barrage de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Ces canaux ont été maintenus en bon état; aucun accident n'est arrivé et le trafic n'a subi aucune interruption.

Au présent rapport sont annexés des états des recettes pour amendes, dommages, etc., ainsi que des bordereaux mensuels donnant le maximum et le minimum des niveaux constatés aux extrémités d'amont et d'aval de chaque canal et à chacun des buses de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL LACHINE.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1887. L'eau en a été retirée le 18 avril 1888 et introduite de nouveau dans la soirée du 30 du même mois. Le 1er mai au matin la navigation était ouverte. Pendant que le canal était à sec toutes les réparations nécessaires au-dessous du niveau ordinaire de l'eau ont été faites, et le trafic n'a éprouvé aucun retard quelconque dans le cours de l'exercice.

Pendant tout le cours de l'année l'eau a été maintenue dans tous les biefs à un niveau favorable pour la navigation en même temps que pour les fins industrielles.

Dans le cours des mois d'hiver et jusque dans la dernière partie de mars, l'eau était si basse dans le lac Saint-Louis qu'on a jugé impossible de permettre à tous les moulins et fabriques se servant de l'eau, de fonctionner en même temps, attendu qu'en le faisant l'eau du bief supérieur aurait été attirée vers le bas et que les talus des deux côtés du canal auraient été, sur toute cette étendue, sérieusement endommagés par l'abaissement et l'élévation de la glace, et pour parer à cette éventualité, une moitié des moulins et fabriques ont dû travailler la nuit et l'autre moitié le jour.

Depuis le 1er juillet 1887 jusqu'à la clôture de la navigation le 30 novembre de la même année, le trafic passant par ce canal a été beaucoup plus actif qu'il ne l'avait été dans le cours des mois de mai et juin, surtout le commerce de grain.

Pendant que le canal était vide en avril, et pour la première fois depuis que le canal a été agrandi en dernier lieu, l'eau devint si basse dans la rivière à l'entrée d'aval, que le fond du bassin Wellington, et du chenal de dix-neuf pieds conduisant de ce bassin jusqu'à l'écluse n° 2, était à sec en plusieurs endroits. Ces parties sèches étaient de douze à quinze pouces au-dessus du chenal de dix-neuf pieds, et quelques gros cailloux qui avaient été déplacés par le dragueur lorsqu'il y travailla en 1885, étaient exposés à la vue.

On a profité de cet état de l'eau pour enlever ces points saillants et ces cailloux.

Avant l'enlèvement de ces obstacles, les navires tirant 18 pieds d'eau touchaient souvent le fond et étaient exposés à s'endommager; depuis ce temps, cependant, les navires tirant 18 pieds six pouces passaient dans le chenal aller et retour, jusqu'au bassin Wellington, sans difficulté, ce qui était une grande économie pour les propriétaires, qui n'étaient plus obligés d'alléger leurs navires de six pouces.

Toutes les constructions et tous les appareils faisant partie de ce canal ont été maintenus dans le meilleur état possible.

Les déversoirs et portes de prise d'eau des moulins et fabriques sur le bassin n° 2, excepté ceux des moulins d'Ogilvie, ont subi des réparations générales, et quatre des guichets du déversoir n° 4 ont été remplacés par de nouveaux, et le fond et les côtés planchés du coursier de décharge ont été renouvelés.

Conformément à la permission donnée à la Compagnie des Chars Urbains de Montréal, elle a posé une double voie sur le pont de la rue Wellington afin de traverser le canal avec leurs chars, l'ouvrage étant fait conformément aux conditions contenues dans le bail n° 9,046, du 25 mai dernier.

La pose de cette voie a été très avantageuse pour les gens qui habitent le quartier de la Pointe-Saint-Charles, et n'a pas gêné le trafic général sur ce pont.

Le vieux pont fixe en bois qui traversait le coursier d'alimentation et de réglementation des moulins et fabriques, sur le côté nord-ouest du canal, à l'écluse n° 3, a été enlevé et remplacé par un nouveau pont.

Les chemins de pierre, les approches et les rampes conduisant aux ponts, bassins, quais, etc., ainsi que la rue du Moulin, ont été soigneusement examinés et sont dans un état raisonnable.

La rivière Saint-Pierre, qui traverse dans toute leur longueur les marais du canal Lachine, de même que la nouvelle tranchée (de trois milles de longueur) pratiquée dans ces terrains en 1878, et tous les fossés d'écoulement de ce canal ont été parfaitement nettoyés et maintenus en bon état.

Cependant cette nouvelle tranchée a été complètement obstruée en septembre dernier; ce fut causé comme je l'ai déjà rapporté au département le 9 septembre 1887, par la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, qui lors de la pose de sa double voie le long du canal Lachine, déposa une grande quantité de gravier à la jonction de l'ancienne rivière Saint-Pierre agrandie, au ponceau de Brodie.

Le poids de ce gravier déplaça la terre noire qui le portait, et obstrua complètement ainsi la nouvelle tranchée sur une longueur de plus de cent pieds et submergea les terres en amont.

La Compagnie du Grand-Tronc fut régulièrement notifiée de remédier au mal dont on se plaignait, et fut avertie que dans le cas où il serait présenté des réclamations, on s'attendait à ce qu'elle supportât le coût des dommages que subiraient les cultivateurs et les propriétaires de ces terrains.

Les machines et appareils destinés à l'éclairage du canal à l'électricité depuis l'entrée d'aval jusqu'à l'écluse Saint-Gabriel sont maintenant en plein fonctionnement. Il y a 100 flambeaux d'un pouvoir éclairant de 50 bougies chaque, du système incandescent d'Edison, distribués à intervalles de 150 pieds, sur la ligne du canal, à partir de l'écluse n° 1 jusqu'à l'écluse n° 3, et autour des bassins entre ces deux points.

Les tuyaux de plomb destinés aux fils submergés, fournis par l'agent de la Compagnie d'éclairage Edison, s'étant détériorés, ont été remplacés par de nouveaux tuyaux.

Ces fils ont été trouvés suffisants, et sous la direction de nos électriciens ce système d'éclairage incandescence a donné satisfaction; mais j'adhère toujours à l'opinion que j'ai exprimée dans mon dernier rapport annuel, que ce mode d'éclairage est mieux approprié à l'éclairage d'intérieur, mais ne peut être comparé pour l'extérieur, au système dit *arc light*, et je recommande de nouveau d'adopter ce dernier système sur ce canal.

Ce changement peut s'opérer comparativement à peu de frais, et une fois en opération il sera plus efficace et moins dispendieux.

La somme votée pour les réparations, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, était de.....	\$20,000 00
Les dépenses se sont élevées à.....	19,999 64
Laissant une balance disponible de	\$ 0 36

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Dans le cours du mois de février dernier deux ponts de piétons, de 3½ pieds de large en dehors, ont été placés de chaque côté du pont de la rue du Moulin, (n° 1).

Cette amélioration si utile, qui a donné pleine satisfaction au public, a coûté \$2,059.42.

Un nouveau pont tournant, en fer, destiné à remplacer l'ancienne construction en bois sur le vieux canal immédiatement en amont de l'écluse, n° 5, à Lachine, a été construit à l'entreprise par MM. Rousseau et Mathieu, de la Compagnie de ponts de Montréal.

Ce pont a quatre-vingt-cinq pieds de long sur 18 pieds de large, avec un chemin de 16 pieds nets à l'intérieur. C'est une solide construction qu'un seul homme peut actionner facilement.

Nos employés ont fait l'ouvrage en maçonnerie pour ce pont, dont le coût total peut se diviser comme suit :

Maçonnerie pour asseoir le pont.....	\$1,698	17	
Pont de fer, comme d'après la soumission...	\$ 3,375	00	
Supplément pour les changements de dimensions	586	16	3,861 16
			<u>\$5,459 33</u>

CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1887, et rouvert à la navigation le 1er mai 1888. Il n'est arrivé aucun accident et la navigation n'a conséquemment subi aucune interruption dans le cours de l'exercice.

Les travaux faits dans le cours de l'exercice qui vient de se terminer se répartissent sous deux chefs, savoir: réparations et revenu.

RÉPARATIONS.

Ecluses et portes d'écluses.

On a construit et posé une paire de vantaux à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 10, et les vieilles portes ont été transportées aux ateliers et démontées. Le pont des piétons aux portes d'aval de l'écluse n° 14 a été réparé et de nouvelles courbes posées aux vantaux d'aval des écluses nos 14 et 18.

Une des ventelles de l'écluse n° 10 a été renouvelée et des échelles ont été posées dans les puisards des nos 8, 10 et 12.

Les vantaux de l'écluse n° 6, les vantaux d'amont de l'écluse n° 8, et les vantaux d'aval de l'écluse n° 12 ont été soulevés et de nouvelles plaques posées.

On a installé de nouvelles lampes sur des poteaux à chacune des écluses, et elles ont été munies d'échelles pour les allumer et nettoyer.

PONTS.

On a construit et posé deux nouveaux ponts tournants, l'un à la traverse conduisant à Saint-Timothée et l'autre à l'écluse n° 8; on a renouvelé les lits des segments de ces deux ponts ainsi que des ponts tournants des écluses nos 8 et 9.

On a replanché les ponts tournants aux écluses nos 7, 9, 13 et 14, ainsi que le pont sur le déversoir de trop-plein à l'écluse n° 8.

On a reconstruit plusieurs ponts vis-à-vis des fermes sur les fossés latéraux sur le côté sud du canal, et tous les autres ponts ont été maintenus en bon état.

Levées, digues, barrages, etc.

La digue de Hungry-Bay, qui avait éprouvé des dommages considérables pendant le dernier exercice, a subi des réparations considérables.

Les affouillements causés par les eaux du lac Saint-François ont été comblés, la rampe du chemin réparée, et plus de trois cents toises de pierre cassée ont été

employées à macadamiser environ deux milles de ce chemin sur la digue, qu'on a ensuite recouvertes de gravier.

On a maintenu en bon état les levées du canal.

Les côtés ou talus ont été réparés et les levées du canal sur le côté du chemin de halage ou côté nord ont été macadamisés sur une distance d'environ deux milles, et le tout recouvert d'une couche de bon gravier.

Les puisards d'aqueduc, les décharges et les fossés latéraux ont été nettoyés dans le cours de l'été dernier, et débarrassés de la neige et de la glace au printemps.

Les mauvaises herbes ont été fauchées des deux côtés du canal à la saison convenable.

Les piliers d'amarrage et les quais au pied et à la tête du canal ont été maintenus en bon état.

Le quai appartenant à M. Daoust, de Saint-Timothée, qui avait été considérablement endommagé par les hommes employés au charroyage de la pierre pour le chemin de Saint-Zotique, a été parfaitement réparé, et le débarcadère en amont du pont de Saint-Timothée sur le côté sud a été en partie reconstruit.

Quatre nouveaux poteaux de défenses posés, deux à l'écluse n° 7 et un autre à chacune des écluses nos 8 et 9.

Cent soixante et quinze poteaux d'amarrage ont été posés des deux côtés du canal où il y en avait besoin.

BÂTIMENTS, CLÔTURES, ETC.

Les maisons des éclusiers et les maisonnettes des gardiens ont été réparées et peinturées, et l'atelier du canal a été agrandi de 22 pieds.

La somme votée pour les réparations de l'exercice 1887-

88 était de.....\$14,350 00

La dépense s'est élevée à 14,349 49

Laisant une balance disponible de.....\$ 0 51

REVENU.

Canal d'alimentation de la fabrique de papier de Buntin.

Une somme de \$15,000 ayant été inscrite dans le budget supplémentaire de 1887, et votée pour la reconstruction et l'agrandissement du principal canal d'alimentation de la fabrique de papier de M. Buntin, à Valleyfield, on commença les travaux en juillet 1887.

Ce canal d'alimentation a été élargi de douze pieds et prolongé d'au moins cinquante pieds. Les murs ont été entièrement démolis sur le côté sud et en partie sur le côté nord. La maçonnerie du côté nord a été reconstruite en mortier de ciment, ainsi que cinquante pieds à l'extrémité inférieure du côté sud, le reste étant en maçonnerie de meulons bruts.

Les murs en aile à l'entrée d'amont de ce canal d'alimentation ont été construits en pierre de taille cimentée, reposant sur un lit de béton.

Les six vieilles portes du déversoir à l'entrée d'amont ont été enlevées, ce qui donne ainsi une ouverture de 50 pieds sur 10, fournissant entre 400 ou 500 pieds cubes d'eau au lieu de 144 pieds cubes que fournissaient autrefois au canal d'alimentation les guichets de 6 pieds sur 4.

Il y a cinq coursiers ou biez partant du canal d'alimentation principal sur les lots loués par M. Buntin, qui cependant n'utilise pas l'un de ces biez, sur le lot n° 4. Un autre grand biez ayant quatre guichets de 6 pieds par 4, a été construit à l'extrémité d'aval de ce canal, qu'on pourra utiliser lorsque le gouvernement louera le lot n° 6.

Une solide clôture en fer a été construite de chaque côté du canal d'alimentation, et un pont de 50 pieds sur 36 a été placé au-dessus de l'entrée d'amont.

La somme votée pour cette amélioration a été de\$15,000 00

La dépense s'est élevée à 12,363 15

Laisant disponible une balance de.....\$ 2,636 85

Téléphone.

Une ligne particulière de téléphone a été construite sur ce canal entre Melocheville et Valleyfield. Il y a neuf stations communiquant toutes les unes avec les autres et avec le bureau central à Valleyfield, un loyer annuel de \$25 étant exigé pour son usage.

Ce service téléphonique est très précieux, non seulement pour l'administration du canal, mais aussi pour les intérêts de la navigation.

La somme votée pour cette ligne de téléphone était de...	\$1,500 00
Les dépenses ont été de.....	1,022 85

Laissant disponible une balance de.....	\$ 477 15
---	-----------

CANAL CHAMBLY.

Ce canal a été fermé par la glace le 1er décembre 1887 et a été rouvert le 8 mai 1888.

Il n'est arrivé aucun accident, et à l'exception de trois jours de retard causés à la navigation non seulement sur le canal Chambly, mais dans toute la partie est du Canada, par les brouillards et les feux dans les forêts, les 27, 28 et 29 septembre, le trafic n'a pas été retardé.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice se divisent en deux catégories : réparations ordinaires et travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Une paire de vantaux a été construite et posée à l'extrémité d'amont de l'écluse n° 3, et une autre paire à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 8. Cinq paires des vieilles portes de rechange ont été réparées et mises à l'abri en cas d'accident.

Les portes des écluses nos 1, 4, 5 et 6 ont été réparées à leurs écluses respectives dans le cours de l'hiver, et leurs armatures en fer examinées. Toutes les portes ainsi que leurs poutres ont été peinturées.

Les ponts tournants ont été maintenus en bon état et peinturés.

Les logements fournis aux employés permanents et les maisonnettes des gardiens à chacune des écluses ont été réparés et peinturés. Cinq de ces logements ont été recouverts en tôle peinturée dite "Canada Plate," et des gouttières ont été posées où il y en avait besoin.

Les ateliers et dépendances du canal ont été blanchis à la chaux.

Le côté ouest de la longue jetée au pied du canal à Chambly a été recouvert en planches de deux pouces, posées perpendiculairement, afin de la mieux protéger contre l'action de la glace.

Cinquante-trois poteaux d'amarrage endommagés ont été enlevés et remplacés par de nouveaux.

Vu la construction du nouveau déversoir en amont de l'écluse n° 2, sur le côté sud du canal, le surintendant put assécher facilement et nettoyer le fond des écluses nos 3, 4, 5 et 6, et renouveler en partie le fond de planches.

La maçonnerie de l'épaulement d'amont de l'écluse n° 3, qui empêchait de fermer hermétiquement les portes, a été démolie et reconstruite.

Le déversoir de Lapalme, au pied de l'île Sainte-Thérèse, a été reconstruit et le pont élargi de douze pieds.

Des réparations considérables ont été faites au garde-corps entre Saint-Jean et l'écluse n° 3; quatre milles de longueur de ce garde-corps ont été complètement reconstruits.

Les poteaux ont été plantés de nouveau et ceux qui étaient pourris ou autrement endommagés ont été remplacés.

Le garde-corps en bois de 6 pouces carrés, qu'il était très dispendieux de maintenir en bon état, a été remplacé par un câble d'acier de $\frac{3}{8}$ de pouce retenu par une ferrure au sommet de chaque poteau. Ce changement n'a pas coûté plus que le garde-corps en bois et durera bien plus longtemps.

Il serait bon de continuer le renouvellement de ce garde-corps ; une fois la chose faite l'entretien en coûterait peu de chose.

On a installé une forge pour l'ouvrage du canal dans un bâtiment commode près des autres ateliers. On a ainsi mis fin aux frais de voiturage entre les ateliers et la forge du village de Chambly. Les ferrures que l'on obtenait ci-devant du forgeron au prix de huit centins la livre s'achètent maintenant aux prix coûtants du commerce et sont préparés à la forge du canal sans coûter plus de quatre centins la livre.

Sur la grande quantité de fer qu'on a employé pendant l'exercice il a été ainsi épargné une somme considérable.

On a réparé les talus et curé le plafond du canal dans le cours du mois d'avril.

Tous les bajoyers ont été jointoyés au ciment de Portland, et les pierres en saillie dégauchies.

Les réparations nécessaires aux ponts, ponceaux, fossés, clôtures et bacs passeurs, ont été faites de façon à assurer bon service durant la saison.

Deux nouveaux chantiers en chevalets ont été construits en vue de convertir l'écluse n° 7 en une forme de radoub pour les navires avariés dans le canal ou ailleurs.

La jetée conductrice d'aval de l'écluse n° 5 a été entièrement reconstruite.

Il a été placé une lampe à l'est du canal à chacune des écluses, pour prévenir les accidents.

Le terrain appartenant au gouvernement qui entoure le bureau du surintendant à Chambly, et qui était dans un état regrettable, a été nivelé et converti en pelouse, avec allées en gravier, et planté d'arbres d'ornementation, etc.

On a découvert des trous de rats musqués dans la levée du canal du côté de la rivière à l'île Sainte-Thérèse, mais on y a remédié à temps pour empêcher tout retard qui aurait pu être autrement causé par là à la navigation.

Le montant du crédit pour 1887-88 était de.....	\$13,850 00
La somme dépensée a été de.....	11,823 74

Ce qui laisse un solde de crédit de \$ 2,026 26

qu'on a l'intention d'utiliser pour l'achat de matériaux et de machines pour construire une scierie et un atelier de finissage pour le canal.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Les travaux imputables sur le revenu faits sur ce canal dans le cours de l'exercice peuvent être classifiés comme suit :—

Reconstruction de la jetée de l'entrée d'amont, à Saint-Jean.

Cette jetée, qui a quinze pieds de largeur, s'étend sur une longueur de 1,450 pieds à partir d'en amont du pont de Jones, et forme le port de Saint-Jean.

Telle que primitivement construite, chaque côté de cette jetée était formé de deux rangs de pièces de bois superposées, et réuni l'un à l'autre au moyen de traverses. La glace et les grandes eaux l'avaient tellement maltraitée qu'elle n'avait plus que l'apparence d'une ruine.

Cette jetée a été reconstruite à neuf mais avec une rangée de p'us. De douze pieds en douze pieds se trouvent des plateformes assujéties par de grosses pierres, et tous les intervalles sont aussi remplis de pierres. Les côtés sont lambrissés de madriers de 2 pouces placés perpendiculairement, et le dessus planchéié de madriers de même épaisseur et de quinze pieds de longueur.

Le haut de la jetée a été protégé par un brise-lames. Les conducteurs d'attelages se servent aujourd'hui de cette jetée, qui leur permet de halier les navires dans le port de Saint-Jean.

Le crédit spécial pour cette construction était de.....	\$6,000 00
La somme dépensée a été de.....	5,999 67

Ce qui laisse un solde non employé de.....	<u>33</u>
--	-----------

Dragage du canal et exhaussement des levées.

La flotte de dragage a été employée depuis le 1er juillet 1887 jusqu'à la clôture de la navigation à élargir et abaisser le plafond du canal depuis le déversoir de Wood's-Creek jusqu'au pont de Jones.

Plusieurs gros cailloux, qui étaient une source de dangers pour les navires pendant les basses eaux, ont été enlevés.

Des tranchées de six cents pieds de longueur ont été faites à chacun des ponts nos 4 et 6, et ailleurs, pour la rencontre des navires, et les déblais utilisés pour exhausser le chemin de halage entre le pont de Langelier et l'île Sainte-Thérèse.

Plusieurs chalans d'argile à corroi ont été déposés aux écluses 1, 3, 4 et 6, et sur le terrain du déversoir projeté en amont de l'écluse n° 2.

Par suite de réparations considérables qu'avait à subir la machine du dragueur et qui n'ont été terminées qu'en juin, le dragage n'a pu commencer plus tôt que deux mois après l'ouverture de la navigation.

Le crédit pour le dragage était de	\$10,150 00
La somme employée a été de.....	<u>9,068 51</u>

Ce qui laisse un solde non dépensé de	\$1,081 49
---	------------

qui sera dépensé en juillet 1888 pour acheter le charbon nécessaire pour la drague.

Réparations à la levée du canal, (du côté de la rivière).

Par suite de la hauteur extraordinaire des eaux de la rivière Richelieu au printemps de 1887, la levée du canal du côté est, c'est-à-dire du côté de la rivière, entre le pont de Langelier et l'île Sainte-Thérèse, a été en partie détruite sur une distance d'au moins trois milles; le mur en pierre sèche qui revêtait la levée du côté de la rivière ayant cédé le chemin de halage s'est éboulé de telle sorte qu'en plusieurs endroits il ne mesurait plus que huit ou dix pieds de largeur.

On a ouvert des carrières, acheté de la pierre de différents individus, et envoyé des équipes spéciales pour reconstruire la levée avariée.

La levée a été exhauscée en différents endroits de 12 à 18 pouces et portée à une largeur de vingt pieds, le côté de l'est étant revêtu d'un solide mur en pierre sèche pour le protéger contre les grandes eaux du printemps de la Richelieu.

Le 30 juin 1888, ce mur de revêtement était terminé jusqu'à la ferme de Depelteau.

Le crédit pour cet objet était de.....	\$12,500 00
La somme dépensée a été de	<u>10,636 84</u>

Ce qui laisse un solde non employé de.....	\$ 1,863 16
--	-------------

qui sera utilisé en juillet et en août 1888 pour terminer le mur jusqu'à l'île Sainte-Thérèse.

Reconstruction des écluses nos 1, 3, 4 et 6.

Il a été fait dans le cours de l'automne 1887 beaucoup de préparatifs pour la reconstruction partielle des écluses ci-dessus nommées. Seize cents barils de ciment, et une grande quantité de bois, de fer, de sable et de pierre ont été achetés et employés dans ces travaux. Onze grues et une pompe à vapeur ont été mises en place.

A l'écluse n° 1 deux batardeaux ont été construits en aval et en amont de l'écluse pour l'assécher ; toute la maçonnerie à partir d'en amont des chambres des portes d'aval a été démolie et reconstruite, ainsi que les deux jetées conductrices à l'amont de chaque côté de l'entrée.

Le bajoyer d'ouest de l'écluse n° 3, à partir de la porte d'amont, a été démolé et reconstruit.

A l'écluse n° 6 on a reconstruit le bas du bajoyer du côté de l'ouest, y compris le musoir, la chambre de la porte, on a fait le remplage nécessaire, et on a reconstruit le bajoyer de l'est.

Le 19 avril, alors que tout était prêt pour l'ouverture de la navigation on a découvert que la gelée avait déjeté le bajoyer de l'ouest de l'écluse n° 4 de telle façon qu'il était devenu absolument nécessaire de le reconstruire.

On a conséquemment démolé et reconstruit dans le court espace de 15 jours 74 pieds de bajoyer, y compris les chambres des portes et le musoir, et le 6 mai le canal était ouvert à la circulation.

Quelques jours après que l'eau eût été introduite dans le canal on a découvert que le bajoyer de l'ouest de l'écluse n° 4 et celui de l'est de l'écluse n° 6, qu'on venait de reconstruire, s'étaient déjetés ; en conséquence il faudra refaire les remplages l'hiver prochain afin de redresser les murs.

Cet accident est sans doute dû à ce que les tranchées à corroi à l'extrémité d'amont de ces écluses, qui avaient été remplies il y a quelques années, se trouvaient vides. Quand l'eau a été introduite dans le canal, elle s'est fait un chemin entre le remplage et les murs en emportant le ciment encore frais, et le remplage s'affaissant les murs se sont déjetés.

Au moyen de tirants de fer attachés à une charpente en bois mise en sol à 20 pieds en arrière des murs, les saillies ont été retenues en place, mais il va être absolument nécessaire de redresser ces murs l'hiver prochain.

Le crédit pour ces travaux était de.....	\$35,000 00
La somme dépensée a été de.....	34,999 95
	<hr/>
Ce qui laisse un solde non employé de.....	\$ 0 05

Déversoir en amont de l'écluse n° 2.

Cet important ouvrage que j'avais fortement recommandé dans mon dernier rapport annuel a été exécuté.

Ce déversoir a été placé à 300 pieds en amont de l'écluse n° 2, du côté de l'est et au pied du long bief qui commence à l'écluse de prise d'eau à Saint-Jean, à environ 9½ milles.

Ce bout de canal contient l'eau d'un bras de la rivière Richelieu connu sous le nom de Petit-Chenal de la rivière des Iroquois, et de nombreux fossés et rigoles de chaque côté.

Quand les piles du pont n° 1 seront prêtes à recevoir les poutrelles, les accidents qui étaient autrefois fréquents dans cette partie du canal deviendront au moins plus rares, et s'ils se produisent jamais on pourra y remédier sans faire subir presque aucun retard à la navigation.

La charpente de ce déversoir a 12 pieds de hauteur, avec une ouverture mesurant 24 pieds sur le canal, et 16 pieds 6 pouces du côté de la rivière, et munie de trois portes de déversement de 4 pieds 3 pouces chacune.

Le canal de décharge, qui a 378 pieds de longueur sur 14 pieds de largeur, s'étend jusqu'à la rivière Richelieu, et a une chute de 25 pieds.

Un mur en blocaille sèche a été construit de chaque côté du canal de décharge, mais pour empêcher les affouillements de l'eau il va falloir les revêtir de madriers sur une certaine étendue.

Un pont public de 30 pieds sur 16 a été construit sur le chemin public, à l'endroit où passe le canal de décharge, à 200 pieds du déversoir.

Ce déversoir a été très utile pendant la reconstruction des écluses l'hiver dernier; et grâce à lui il n'a pas été nécessaire de construire de barrage ou d'employer une pompe à vapeur pour tenir les travaux à l'abri de l'eau.

Le crédit pour cet ouvrage était de.....	\$3,500 00
La somme dépensée a été de.....	3,499 72
	<hr/>
Ce qui laisse un solde non employé de.....	\$ 0 38

Renouvellement des machines de la drague n° 1.

La flotte de dragage a été visitée et réparée dans le cours de l'hiver; la coque de la drague et les chalans ont été calfatés et peints.

Le mécanisme de la drague a été en partie renouvelé; une nouvelle chaudière en acier a été achetée et installée, la machine proprement dite, réparée, et la vieille chaîne de la grue, qui était trop faible, a été remplacée par une chaîne de 1 pouce.

Le crédit était de.....	\$5,800 00
La somme dépensée a été de.....	5,799 83
	<hr/>
Ce qui laisse un solde non employé de.....	\$ 0 17

Construction d'une ligne de téléphone.

La Compagnie de téléphone de Bell a posé un fil de téléphone pour le service privé du canal entre Saint-Jean et Chambly.

Nos ouvriers ont aussi posé des lignes de téléphone entre les ateliers, la résidence et le bureau du surintendant, la résidence et le bureau du percepteur, et la ligne principale.

Il y a trois lignes distinctes de téléphone qui aboutissent à la résidence et au bureau du surintendant, outre un raccordement avec l'agence de la Compagnie de téléphone de Bell à Chambly, pour lequel il est payé un abonnement de \$25 par année.

Ces lignes isolées qui convergent au bureau ou à la résidence du surintendant lui permettent une surveillance constante du canal et rendent l'administration beaucoup plus facile.

Il y a neuf stations téléphoniques sur la ligne principale entre Chambly et Saint-Jean, quatre sur la ligne des ateliers, et quatre sur la ligne du surintendant, y compris l'agence de Montréal au bassin de Chambly.

Nous avons une ample provision d'outils, d'appareils et de matériaux pour la réparation des lignes. Ces lignes sont tenues en bon état par nos propres employés.

On estime que le service téléphonique sur le canal économise annuellement l'équivalent du coût d'établissement, en frais de transport, en délais évités dans les travaux et en accidents plus facilement prévenus.

La seule difficulté qu'il présente est l'induction avec la ligne de la Compagnie de Bell qui est tendue sur les mêmes poteaux que la nôtre entre Chambly et Saint-Jean. La compagnie a l'intention de vendre sa ligne, et je recommande que le gouvernement l'achète afin d'améliorer le service sur la ligne principale.

Le crédit était de.....	\$1,500 00
La somme dépensée a été de.....	1,244 95
	<hr/>
Il reste un solde non employé de.....	\$ 255 05

Dont il est question d'employer une partie pour compléter et améliorer le service.

Nouvelle drague à vapeur.

La nouvelle drague et les chalans qui étaient en voie de construction pour servir sur la division d'aval des canaux du Saint-Laurent, sont à présent terminés, et seront envoyés pour exécuter le dragage projeté sur le canal Beauharnois, et dont le coût a été prévu par le budget de 1888-89.

Le crédit voté pour ces constructions était de..... \$19,240 00
Elles ont coûté..... 19,238 65

Ce qui laisse un solde non employé de..... \$ 1 35

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée à la navigation le 25 novembre 1887 et rouverte le 19 avril 1888.

Il n'y a pas eu d'accident, et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes pour violations de règlement.

Les murs de l'écluse ont été jointoyés où il y avait lieu et le radier débarrassé de sable et de gravier. Quelques fuites sous les buscs et les bajoyers ont été aveuglées avec du gravier. Les portes ont aussi été exhausées et ajustées.

Les vieilles portes qui avaient été réparées dans le cours de l'été dernier ont été mises sous abri.

Un des piliers d'aval qui avait été maltraité par les hautes eaux du printemps a été réparé et rempli de pierre.

Neuf chalans de gravier ont été déchargés le long du barrage en amont pour prévenir les accidents qui pourraient arriver aux fondations.

Les bords de l'île à l'extrémité nord-ouest ou supérieure de l'écluse ont été protégés avec de la pierre achetée à cette fin.

On a coupé la glace autour des piliers et des portes, et mis des poids aux portes pour les empêcher d'être soulevées par les eaux du printemps.

Les bômes ont été enlevés à l'automne et remplacés au printemps.

On a construit treize et réparé quatorze brouettes.

On a réparé et tenu en bon état la maison du surintendant ainsi que les dépendances et les clôtures.

On a réparé les chalands employés aux réparations de cette station, ainsi que le chalan passeur, et renouvelé les poteaux d'amarrage et ceux des lampes là où il y avait lieu.

On fait en ce moment les préparatifs d'une visite complète des fondations de l'écluse, qui ont donné signe de faiblesse. Un crédit de \$50,000 a été affecté à cette fin.

Le crédit voté pour réparations au barrage et à l'écluse de
Saint-Ours était de..... \$2,975 00
La somme dépensée a été de..... 2,801 17

Ce qui laisse un solde non employé de..... 173 83

RIVIÈRE RICHELIEU.

La levée hydrographique de la rivière Richelieu entre Rouse's-Point et Chambly a été continuée durant l'année. Toutes les terres basses entre Saint-Jean et Rouse's-
[1888]

Point ainsi que la rivière du Sud ont été explorées et il en a été fait un relevé. On a aussi fait un relevé complet de la rivière Saint-Jean et de l'île Fryer.

Je joins au présent rapport celui de M. L. G. Papineau, I. C. et A. P., sur le sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PAËRNT,

Ingénieur surintendant.

Monsieur A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

CANAL LACHINE.

Montants perçus pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage de bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Items.	Montants.
		\$ cts.
1887-88....	Bois de chauffage.....	466 48
	Hivernage des bâtiments.....	91 56
	Total.....	558 04

JOHN O'NEILL,

Percepteur.

BUREAU DU CANAL,

MONTREAL, juillet 1888.

CANAL LACHINE.

Montants perçus pour usage des bassins, des quais et des levées, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Items.	Montants.
		\$ cts.
1887-88....	Usage des bassin.....	1,720 56
	Quaiage.....	47 97
	Usage des levées.....	21 00
	Total.....	1,789 53

J. B. DESCHAMPS,

Pour le percepteur.

BUREAU DU CANAL,

LACHINE, juillet 1888.

CANAL LACHINE.

ÉTAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages	Totaux.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1887-88.					
16 nov....	Goëlette <i>Reine des Anges</i> ...	N. Pagé .....	.....	8 00	8 00
22 juin....	Train de bois.....	J. B. et Grier.....	10 00	.....	10 00
		Totaux	10 00	8 00	18 00

BUREAU DU CANAL,
MONTREAL, juillet 1888.

JOHN O'NEILL,
Percepteur.

CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages	Totaux.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1887.					
5 juillet...	Barge <i>Ontario</i>	Ogdensburgh, Cie C. et T.	10 00	.....	10 00
9 nov.	Bateau à hélice <i>Acadia</i>	A. H. Malcomson. ....	.....	20 00	20 00
		Totaux.....	10 00	20 00	30 00

BUREAU DU CANAL,
MELOCHEVILLE, juillet 1888.

J. F. BEIQUÉ,
Surintendant.

CANAL CHAMBLY.

ETAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages	Totaux.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1887.					
1er juillet.	Chalan <i>Union St-Joseph</i>	P. St. Amand.....	.....	19 60	19 60
21 do ...	do <i>St-Bernardin</i>	G. Gill.....	5 00	.....	5 00
6 août ...	Barge <i>Robins</i>	C. Robins.....	5 00	.....	5 00
22 do ...	do do.....	do.....	.....	2 00	2 00
22 do ...	Chalan <i>M. Robidoux</i>	M. Robidoux.....	.....	6 00	6 00
2 sept....	do <i>St-Bernardin</i>	G. Gill.....	.....	4 00	4 00
26 do ...	Barge <i>Cooper</i>	A. Cardinal.....	.....	1 50	1 50
28 do ...	Chalan <i>Providence</i>	E. Vairille.....	.....	2 50	2 50
3 nov. ...	do <i>St-Joseph</i>	E. Lussier.....	.....	2 50	2 50
1888.					
27 juin —	Barge <i>Jessie Billings</i>	J. Lowell.....	.....	2 60	2 60
		Totaux.....	10 00	40 70	50 70

BUREAU DU CANAL,
CHAMBLY, juillet 1888.D. MARTEL,
Percepteur.

CANAL LACHINE.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 5, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	19 7	18 8	12 7	11 10
Août.....	18 7	17 4	11 9	10 11
Septembre.....	17 6	16 6	11 0	10 4
Octobre.....	16 11	16 3	10 8	10 2
Novembre.....	16 6	15 10	10 4	9 10
Décembre.....	30 10	16 0	11 3	9 10
1888.				
Janvier.....	33 8	26 3	11 7	9 7
Février.....	28 1	24 0	11 7	8 2
Mars.....	28 6	24 8	10 7	8 10
Avril.....	36 3	22 2	11 9	10 6
Mai.....	24 8	21 0	14 11	11 11
Juin.....	23 0	20 11	14 10	12 10

CANAL BEAUHARNOIS.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.		Ecluse n° 14, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	13 4	11 9	13 0	12 1
Août	11 10	11 4	12 3	11 10
Septembre	11 2	10 4	12 3	11 9
Octobre	10 3	10 0	12 1	11 2
Novembre	9 11	9 8	12 0	11 0
Décembre	13 0	9 11	12 0	10 10
1888.				
Janvier	22 6	13 0	12 11	11 10
Février	22 0	17 6	12 4	9 11
Mars	23 1	18 0	11 11	10 3
Avril	18 0	13 0	12 6	11 10
Mai	14 10	11 2	12 4	11 11
Juin	13 6	12 7	12 2	11 10

CANAL CHAMBLY.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	12 6	10 10	9 6	8 3
Août	11 2	9 6	8 9	7 6
Septembre	9 8	8 6	7 8	7 0
Octobre	8 8	7 9	7 10	7 0
Novembre	10 4	7 6	8 0	6 5
Décembre	12 4	9 4	8 0	7 6
1888.				
Janvier	13 8	11 7	8 0	7 4
Février	14 1	12 10	8 2	7 3
Mars	18 5	12 9	9 4	7 5
Avril	20 0	16 6	10 6	9 4
Mai	18 5	16 2	12 6	
Juin	16 1	12 10	12 4	10 7

ECLUSE SAINT-OURS.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur les buses de l'écluse Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Buse d'aval.		Buse d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	11 3	9 9	10 8	9 4
Août.....	9 10	8 4	9 8	8 4
Septembre.....	8 4	7 3	8 9	7 11
Octobre.....	8 3	6 8½	8 2	7 8
Novembre.....	7 9	6 7	9 4	7 4
Décembre.....	10 9	7 9	9 8	8 7
1888.				
Janvier.....	11 10	10 5	9 2	8 4
Février.....	10 11	9 9	9 0	8 5
Mars.....	15 5	9 10	12 0	8 3
Avril.....	20 0	16 7	16 0	13 3
Mai.....	18 7	15 2	14 11	13 3½
Juin.....	16 3	12 10	13 2½	10 11

ANNEXE No 8a.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

MONTRÉAL, 9 novembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus pour être joint à mon rapport annuel que j'ai envoyé au département le 29 du mois dernier, le rapport annuel de M. L. G. Papineau, I.C., et A.P., sur le relevé hydrographique de la rivière Richelieu, pour l'exercice 1887-88.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,

Ingénieur-surintendant.

Monsieur A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE RICHELIEU,

SAINT-JEAN, 1er juillet 1888.

MONSIEUR,—Au sujet des travaux hydrographique que j'ai faits avec mes aides sous votre contrôle dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1888, j'ai l'honneur de faire rapport que la levée hydrographique de la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et la frontière des Etats-Unis, a été terminée par l'exploration des terres basses qui bordent la Richelieu depuis Sabrevois jusqu'à la rivière du Sud, sur la rive est, et depuis le village de Saint-Valentin jusqu'à la pointe aux Esturgeons, sur la rive ouest.

Au mois de septembre 1887, nous avons fait un examen de la rivière du Sud pour constater quels seraient les travaux qu'il y aurait à faire pour améliorer la navigation de la rivière et établir une voie de communication directe avec la baie de Missisquoi, et aussi quel effet un changement du niveau de la Richelieu pourrait avoir sur les terrains avoisinants.

En octobre les travaux ci-dessus ont été interrompus, et nous sommes revenus à Saint-Jean pour reprendre la levée de la partie de la rivière en aval des rapides de Saint-Jean. Cette levée a été poussée jusqu'à la tête des rapides de l'île Sainte-Thérèse, à $7\frac{1}{2}$ milles de Saint-Jean.

Vers la fin de novembre nous sommes revenus à Saint-Jean et avons repris nos travaux de bureau. Nous avons passé jusqu'au mois de juin de cette année à terminer les plans de la rivière depuis Saint-Jean jusqu'à Rouse's-Point, ajoutant aux travaux déjà faits les plans des levées des terrains marécageux exécutées en 1887 et la réduction de ces plans à une plus petite échelle. Nous avons aussi préparé les plans et profils nécessaires pour le projet de la Compagnie hydraulique et manufacturière de Saint-Jean et d'Iberville, relatif à l'utilisation de la rivière Richelieu.

Les plans de la partie supérieure de la Richelieu, qui sont sur une échelle de 1,000 pieds au pouce, et sont aujourd'hui en dépôt à votre bureau, forment une suite complète, et pourraient être réunis et imprimés sur une feuille de dimensions convenables. Leur publication ne manquerait pas de rendre des services à la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU,

Ingénieur.

Monsieur E. H. PARENT,

Ingénieur-surintendant des canaux,
Montréal.

ANNEXE No 9.

CANAUX DE LA RIVIERE OUTAOUAIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,

OTTAWA, 14 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1888, sur les canaux de la rivière Outaouais.

CONSTRUCTION.

Tous les travaux qu'on peut classer sous le chef de "construction" étaient terminés au 30 juin 1887,

ENTRETIEN.

Canal Sainte-Anne.

Ce canal a été fermé à la navigation le 28 novembre 1887 et rouvert le 2 mai 1888.

On a fait les réparations ordinaires aux écluses et aux portes, aux feux d'alignement de l'entrée d'amont, aux bâtiments, chaussées, clôtures, etc., et on a placé en amont et en aval des écluses huit bouées pour la gouverne de la navigation. On a aussi établi deux signaux de jour au chenal de l'entrée d'amont.

La vieille jetée, au sud de la vieille écluse, a été complètement renouvelée sur une longueur de quatre-vingts pieds, et a subi les renouvellements et réparations nécessaires, sur une longueur de 230 pieds en amont de la même écluse. Il en a été de même du brise-glaces à son extrémité d'amont.

Les jetées sont maintenant toutes en bon état, excepté celle qu'a construite la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc en 1853-54, au sud du bassin du canal. Cette jetée a encore besoin de certaines réparations.

CANAL CARILLON.

Ecluses nos 1 et 2.

On a fait les réparations ordinaires aux portes et au mécanisme, ainsi qu'au chemin de fer de halage, aux clôtures, aux chaussées et aux ponts.

On a construit dans le cours de l'hiver 1887-88, du côté nord du canal, près de l'écluse de sortie, un quai dont le besoin se faisait grandement sentir pour le dépôt de combustible, de provisions, etc., pour les steamers. Ce quai se compose d'une suite de caissons de dix pieds de largeur et neuf pieds de hauteur sur une longueur de 100 pieds.

Ce canal a été fermé à la navigation le 30 novembre 1887, et rouvert le 2 mai 1888.

CANAL GRENVILLE.

Ecluses nos 3, 4, 5, 6 et 7.

Il en a été de même du canal Grenville. Il a été fermé et rouvert aux mêmes dates. Les réparations jugées nécessaires ont été faites. On a fait un examen soigné des écluses, des portes, des chemins, des clôtures, des talus et de tous les ponts et ponceaux, et fait toutes les réparations et les renouvellements voulus.

J'observerai ici qu'il faudra avant longtemps construire de nouveaux ponts tournants aux écluses nos 5 et 7. Les vieux seront bientôt hors d'état d'être réparés, et devront être remplacés.

CANAL DE LA CULBUTE.

Les réparations absolument nécessaires ont été faites aux écluses ainsi qu'au pont tournants au village Chapeau.

Si ce n'est, de temps en temps, d'un bateau à vapeur appartenant à la Compagnie d'amélioration du haut de l'Outaouais, il n'a rien passé par ces écluses dans le cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. STARK,
Ingénieur sur-intendant.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

 ANNEXE No 10.

CORNWALL, 11 août 1888.

MONSIEUR,—Je vous adresse sous ce pli mon rapport annuel relatif au canal Cornwall pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONELL,
Surintendant.

Monsieur A. P. BRADLEY,
 Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
 Ottawa.

CORNWALL, 11 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel suivant sur les travaux qui sont sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Le canal Cornwall a été entretenu en bon état jusqu'au 4 décembre 1887, date où il a été fermé par la glace. Il a été rouvert à la navigation le 2 mai 1888, et a continué en bon état jusqu'au 30 juin dernier.

Les travaux exécutés dans le cours de la saison tombent sous le double chef de constructions et réparations ordinaires.

Reconstruction d'une paire de vantaux d'aval.

Réparations en général de toutes les portes d'écluse, des déversoirs d'alimentation et des ponts.

Confection de sept nouvelles courbes de portes et dix rouleaux.

Addition de trois rangs de pièces à la hauteur de la jetée au pied du canal.

Exhaussement de la levée depuis la fabrique de Gault jusqu'à l'écluse n° 18 pour obvier à la crue des eaux quand la glace se tasse en hiver.

Réparation des murs en talus, curage des contre-fossés et des rigoles, et réparation des bâtiments dépendant des écluses.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONELL,
Surintendant.

Monsieur A. P. BRADLEY,
 Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
 Ottawa.

ANNEXE No II.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

MORRISBURGH, 15 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le fonctionnement et l'état des canaux de Williamsburgh, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Ces canaux, qui comprennent ceux de la Pointe Farran, du Rapide-Plat, de la Jonction de la Pointe-aux-Iroquois, et des Galops, ont été tenus en bon état et sans que la navigation y ait été interrompue durant la saison. Ils ont été fermés le 5 décembre 1887 et rouverts le 2 mai 1888,

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Il a été mis une pièce neuve au couronnement pour pendre un vantail, et on a posé une nouvelle courbe au vantail. On a aussi réparé généralement les portes d'amont et d'aval des écluses. Les rouleaux ont été renouvelés dans les tuyaux de chaînes. Le brise-glace, qui a été endommagé par la glace par suite de la hauteur des eaux lors de la débâcle, aura besoin d'être réparé cet automne. Les levées sont en bon état.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Les nouvelles portes et l'écluse à la tête de ce canal ont été en usage depuis l'ouverture de la navigation ce printemps. Les réparations nécessaires ont été faites aux portes de l'écluse n° 23 au pied du canal. Le pilier à la tête du canal, qui avait été endommagé par la glace lors de la débâcle aura besoin d'être partiellement reconstruit. La jetée et le bassin au pied du canal ont été réparés, et les berges ont été entretenues en bon état. Par suite des basses eaux dans le Saint-Laurent on a éprouvé quelque difficulté à maintenir le canal au niveau voulu pendant les éclusages; mais le nouveau déversoir d'alimentation qu'on est à construire remédiera à cet état de choses.

CANAUX DE LA JONCTION DE LA POINTE-AUX-IROQUOIS ET DES GALOPS.

Les portes de l'écluse n° 25, aux Iroquois, ont été démontées et reconstruites. Celles des écluses 26 et 27 ont subi les réparations nécessaires. Les ponts tournants des écluses numéros 25 et 26 ont été réparés et entretenus en bon état. Les levées et plusieurs jetées sur ces canaux, de même que les bômes du canal de la Pointe-aux-Iroquois ont été entretenues. Les bouées qui sont sous mon contrôle entre Johnstown et Dickinson's-Landing ont été remises en place au printemps et maintenues pendant la saison.

Le bateau à bouées et le chalan ont été réparés.

J'annexe au présent rapport un état indiquant la profondeur d'eau sur les buses des écluses d'entrée et de sortie de ces canaux pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. G. MACDONELL,
Surintendant des canaux de Williamsburgh.

Monsieur A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ETAT donnant les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buses des différentes écluses des canaux de Williamsburgh, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.		Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.	
	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.		Eau la plus haute.	Eau la plus basse.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	1888.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	11 3	10 9	Janvier.....	10 3	8 0
Août.....	10 9	9 10	Février.....	10 5	7 5
Septembre.....	10 4	9 4	Mars.....	9 2	8 0
Octobre.....	10 0	9 4	Avril.....	9 8	8 10
Novembre.....	9 6	8 6	Mai.....	9 8	8 10
Décembre.....	9 4	8 2	Juin.....	9 9	9 4

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Mois.	Ecluse n° 23, seuil d'aval. Pied du canal.		Ecluse n° 24, seuil d'amont. Tête du canal.	
	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	11 4	10 9	11 6	10 6
Août.....	10 9	9 11	10 9	10 3
Septembre.....	10 7	9 0	11 0	9 8
Octobre.....	10 4	9 0	11 6	8 10
Novembre.....	9 1	8 4	9 6	8 3
Décembre.....	9 1	7 8	9 0	8 0
1888.				
Janvier.....	9 6	7 9	8 9	6 6
Février.....	8 6	6 8	7 3	5 10
Mars.....	8 10	7 1	8 3	6 9
Avril.....	9 6	8 4	9 10	8 3
Mai.....	9 6	8 9	10 6	9 3
Juin.....	6 9	9 0	10 3	9 5

CANAL DE LA POINTE AUX IROQUOIS ET DES GALLOPS.

Mois.	Canal de la Pointe des Iroquois Busc d'amont—Ecluse n° 25. Au pied du canal.		Canal des Gallops. Busc d'amont—Ecluse n° 27. Tête du canal.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1887.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	14 6	10 8	11 11	11 2
Août.....	13 11	12 6	11 7	10 9
Septembre.....	13 6	11 9	11 6	10 0
Octobre.....	14 0	11 9	11 6	9 11
Novembre.....	12 0	10 11	10 5	9 0
Décembre.....	11 9	10 3	10 0	9 2
1888.				
Janvier.....	11 0	8 6	9 6	8 6
Février.....	9 6	8 0	8 7	7 6
Mars.....	10 11	8 9	9 10	8 2
Avril.....	12 3	10 7	10 4	9 3
Mai.....	12 4	11 0	10 4	9 11
Juin.....	12 6	11 10	10 6	9 8

ANNEXE No 12.

CANAL WELLAND.

BUREAU DU SURINTENDANT,

SAINTE-CATHERINE, 4 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport sur l'état et le fonctionnement des trois canaux qui sont sous mon contrôle, savoir : le vieux canal, le nouveau, et le canal d'alimentation, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Le service des canaux s'est fait avec succès et sans grave accident durant tout le cours de l'exercice.

Le havre de Port-Colborne a besoin d'être élargi vis-à-vis de l'élevateur sans plus de retard, pour offrir la sécurité nécessaire aux longs bâtiments qui le fréquentent aujourd'hui. Les travaux nécessaires sont indiqués sur le plan que j'ai envoyé l'année dernière à l'ingénieur en chef. Le havre de Port-Dalhousie aura besoin d'être dragué au printemps prochain du côté de l'est, sur une longueur considérable et jusqu'à une distance de 40 pieds de la jetée, où l'eau n'a qu'une profondeur de 4 à 9 pieds et ne permet pas aux navires d'approcher.

Les canaux ont été fermés le 5 décembre 1887 et rouverts le 1er mai 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,

Surintendant.

Monsieur A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

NOUVEAU CANAL WELLAND—DÉTAIL DES TRAVAUX DE RÉPARATION
ET D'ENTRETIEN.

DIVISION N° 1, DU HAVRE DE PORT-DALHOUSIE À L'ÉCLUSE N° 13.

Havre de Port-Dalhousie.

Enlevé les pièces de bois pourries, et posé des pièces neuves.

Cour et atelier (Port-Dalhousie).

Construit un hangar pour abriter le bois, les outils et les machines ; 115 pieds sur 35 pieds ; hauteur du carré, 14 pieds.

Construit un nouveau mouton avec appareil de guindage et machine ; chalan, 22 pieds par 40 pieds, et d'une profondeur de cale de 5 pieds ; montants de 45 pieds de hauteur, recouverts en plaques de fer.

Cent quatorze nouveaux poteaux d'amarrage ont été tournés, ainsi que 20 autres de grandeur extra pour réserve.

Deux chalans ont été mis sur chantier, calfatés, visités, réparés et lancés de nouveau; les autres chalans, pontons, flotteurs, etc., ont tous été mis avec soin à l'abri pour l'hiver; la vieille sonnette employée à terre a été réparée et montée sur un chalan; le mouton a été réparé et mis en bon état; on a fait cinq nouvelles barrières (clôtures); cent coins; dix échelles pour les lampes, deux pour les ponts et cinq pour les écluses. Le chalan *Red Rover* a été visité et converti en chalan traversier pour le ruisseau de Chippewa; les montants et la superstructure du vieux chalan de la sonnette flottante ont été enlevés et le chalan a été réparé et envoyé à Dunnville. On a fait et posé des trottoirs et des escaliers aux maisons des éclusiers, ainsi que des escaliers conduisant aux latrines; il a été fait vingt échelles neuves pour la division n° 2. Des poteaux avec planches à écriteau ont été faits, posés et peints à plusieurs ponts tournants; tout le bois de valeur a été mis à l'abri pour l'hiver. De nouveaux volets ont été faits et posés à la maison du garde-magasin.

Ecluse n° 1, pont n° 1, et bief.

Posé deux chaînes neuves pour manœuvrer les portes d'écluses; vingt-quatre roues hydrauliques et quatre essieux ont été réparés, ainsi que deux ponts et une pièce à la tête des portes; posé cinq matrices en cuivre, une poulie et deux manivelles, vingt et un engrenages, et réparé 13 essieux; posé quatre lisses et douze essieux de roues hydrauliques en acier, vingt-quatre coussinets, douze manchons, douze boîtes de gaiac et douze tringles en chêne, et quatre essieux de roues hydrauliques neufs; posé une passerelle en chêne, 6 sur 31 sur 26; 37 chevilles barbelées posées aux buses des portes d'amont et 24 aux buses d'aval; 7 pieux en fer rond de 3 $\frac{1}{4}$ pouces de diamètre, de 9 à 12 pieds de long, ont été enfoncés à travers les buses, les têtes arrondies, fraisés, avec rondelles de fer; posé une tige à vis neuve, deux appareils d'engrenage, un câble et une ventelle; déposé 75 cordes de pierre au pied du mur de revêtement pour retenir le mur et la levée; réparé le pont.

Ecluse n° 2 et bief.

Réparé le garde-fou et la bielle de levage; ainsi que 11 roues hydrauliques. Posé deux nouvelles roues dentées, une manivelle de ventelle neuve, deux matrices de cuivre et rondelles, et un câble. Réparé 13 essieux de roues hydrauliques, trois câbles et un appareil d'engrenage. Taillé la pierre pour recevoir la boîte du cylindre, réparé le coffrage et 4 jeux de chaînes pour la manœuvrage des portes; posé 3 pignons neufs et des tringles pour protéger les essieux.

Ecluse n° 3, pont n° 2 et bief.

Réparé 7 essieux de roues hydrauliques, 6 tringles, deux pignons et des vis d'arrêt; aussi deux paires de chaînes et trois engrenages. Posé 15 boîtes en bois et un câble neuf. Réparé 5 roues hydrauliques et douze essieux, réparé un engrenage, un collier, et posé un appareil de suspension à rouleau conique. On a préparé la pierre pour l'abri du treuil et réparé le treuil et les chaînes.

Replanchéé le pont-tournant, coupé la pièce d'assujétissement sur les supports et autres réparations au pont. Replanchéé le pont du chemin de halage. Ouvert 4,942 verges de drain depuis l'écluse n° 3 jusqu'à l'avenue du canal Welland pour l'eau infiltrée et les égouts de Sainte-Catherine.

Ecluse n° 4 et bief.

Huit appareils d'engrenage réparés; deux roues dentées en couronne et pignons posés; un treuil, 2 manivelles réparés; poteaux d'amarrage peints. Posé quinze boîtes de bois, trois rouleaux coniques, deux gardes-corps, une lisse; réparé douze essieux et posé un pignon en bronze.

Réparé 6 essieux, 2 ventelles, 2 roues hydrauliques, 2 treuils et un abri de treuil, etc. ; prolongé les passerelles ; réparé la main courante ; réparé l'appareil de suspension à rouleaux coniques.

Replanchéié le pont du chemin de halage.

Ecluse n° 5 et bief.

Trois pignons neufs, 2 câbles à pignon, 6 boîtes de bois ; réparé 12 essieux ; posé 5 matrices de cuivre, 2 rondelles de cuivre, un appareil d'engrenage et une chaîne pour le manœuvrage des portes. Sept appareils d'engrenage réparés, 2 changés de place ; 5 roues hydrauliques, un câble et une chaîne ont été réparés ; une plaque d'acier neuve posée à la plaque tournante. Réparé la main-courante et appuyé les extrémités de celle-ci sur des morceaux neufs ; posé une vis d'arrêt neuve, deux tringles d'essieux et une chaîne.

Peinturé les poteaux d'amarrage.

Pont n° 3, Lake Street.

Chemin de halage flottant réparé ; 24 chaînes neuves avec organeaux, des défenses neuves et 24 manilles neuves ; 2 pièces de pin de 12 pouces sur 12 pouces, et de 30 pieds de longueur, posées au chemin de halage flottant ; les caissons ont été exhaussés de 3 rangs de pièces de 12 sur 12, et remplis de pierre ; les abords ont été réparés.

Le pont a été visité et mis en bon état et replanchéié. Serré les tirants ; fait les autres réparations nécessaires.

Pont n° 4, pont de chemin de fer.

Chemin de halage flottant réparé avec 8 chaînes neuves, des plaques et boulons, 3 pièces de pin de 12 pouces sur 12 pouces, et 30 pieds de longueur, posées au chemin de halage flottant ; les caissons à chaque extrémité du pont ont été exhaussés de 3 rangs de pièces de pin de 12 pouces sur 12 pouces et remplis de pierre. Replanchéié le pont et posé des lisses neuves. Posé des nouvelles comes, ainsi que des rouleaux sous le pont.

Ecluse n° 6, et bief.

Réparé 24 appareils d'engrenage, 7 essieux de roue hydraulique, 3 appareils de suspension, 2 roues hydrauliques, 2 treuils, 2 boîtes de protection aux ventelles, et une tige de levage ; posé deux roues à dents en couronne, trois pignons, 6 câbles en acier et 2 matrices en cuivre ; plaque de frottement neuve posée à la plaque tournante.

Enlevé une pierre d'un busc ; réparé deux clefs de chaîne d'enrayage ; replanchéié le pont du déversoir et posé de nouveaux longerons ; construit 1,368 pieds de clôtures.

Ecluse n° 7, pont n° 5, et bief.

Réparé 5 roues hydrauliques, 1 treuil, 4 appareils d'engrenage, 2 appareils de suspension, 3 chaînes d'embranchage, et posé 2 manivelles neuves (pour les ventelles), 27 coussinets, 2 pignons neufs, 1 rouleau conique neuf, deux tringles pour protéger les essieux ; réparé un engrenage ; posé 4 matrices en cuivre, 1 nouvelle griffe, 1 chaîne et 3 tringles pour les essieux, et fait un changement dans les appareils d'engrenage. Réparé un essieu brisé. Réparé une ventelle brisée. Construit 2,700 pieds et réparé 120 pieds de clôtures.

Pont n° 6, rue Niagara.

Réparé les chemins de halage flottant avec 9 manilles, 5 boulons ; posé 3 pièces de pin de 12 pouces de côtés et 30 pieds de longueur ; posé trois lisses de chêne au pont ; remplacé les madriers cassés par des neufs ; posé un lien en chêne aux pilotes, et fait les autres réparations nécessaires ; déposé 250 verges cubes de terre pour exhausser le terrain à l'abord du pont ; construit 264 pieds de clôtures et 1,310 pieds de fossés.

Ecluse n° 8 et bief.

Réparé 9 appareils d'engrenage, 3 essieux, 3 chaînes d'embrayage, 2 roues hydrauliques et 3 treuils ; posé 2 câbles, 2 pignons neufs, 10 boulons, 2 engrenages, 20 coussinets et 2 chaînes ; renouvelé 6 appareils d'engrenage et posé deux tiges à pas de vis aux ventelles ; enlevé une pierre du busc et posé deux barres de fer de la porte de l'écluse au pont pour maintenir le pont en place ; épissé un câble.

Ecluse n° 9 et bief.

Réparé 2 appareils d'engrenage et posé 3 essieux neufs, 6 tringles pour protéger les essieux, 10 coussinets, 1 pignon neuf, 1 câble neuf, 2 rouleaux coniques, 1 roue hydraulique, et réparé des essieux, 2 chaînes, 3 roues hydrauliques, et des coussinets pour leurs essieux ; réparé 2 ventelles, 1 collet, et posé au pont une plaque de fer de 4 pieds de long, 4 pouces de largeur, $\frac{3}{8}$ pouce d'épaisseur, avec 2 boulons de part en part de $1\frac{1}{2}$ pouce et de 3 pieds de longueur. Fait d'autres réparations au pont.

Pont n° 7 (Chemin de Queenston).

Posé 3 pièces de pin, 5 plaques neuves, des chaînes et des boulons au chemin de halage flottant. Les caissons à chaque extrémité ont été exhaussés de 3 rangs de pièces de 12 pouces sur 12, et remplis de pierre.

Le chemin de halage flottant a été rapiécé de façon à suffire en attendant qu'on en construise un neuf.

Construit 2 ponts neufs sur le fossé pour le chemin public. Fait les réparations nécessaires au pont.

Ecluse n° 10 et bief.

Réparé 2 roues hydrauliques, 3 essieux, 7 appareils d'engrenage, 3 treuils, 2 ventelles, 2 câbles et une chaîne.

Posé 15 coussinets neufs, 2 pignons neufs, 2 roues hydrauliques, 1 engrenage neuf, 7 matrices neuves en cuivre, 2 grands câbles ; posé des rondelles en cuivre et une plaque d'acier sous les roues et 3 tringles pour protéger les essieux. Enlevé une pierre du busc, réparé deux tiges à pas de vis, et posé des barres de fer allant du pont à la porte. Enlevé le vantail de gauche de l'écluse n° 1, et remplacé par un vantail de réserve, transféré tout le mécanisme et les appareils d'engrenage, posé les pièces de protection nécessaires à l'engrenage, des tringles le long des essieux, 6 coussinets, 3 roues hydrauliques, et posé des tirants neufs au vantail de droite de l'écluse n° 1.

Pont n° 8 (chemin d'Homer).

Réparé le chemin de halage flottant, posé 3 boulons, 7 manilles et une bande de fer ; posé une pièce de pin de 12 pouces sur 12 pouces et 22 pieds de longueur dans le pont, resserrer les tirants, et fait d'autres réparations ; les caissons à chaque extrémité du pont ont été exhaussés de 3 rangs de pièces de 12 pouces sur 12 pouces, et remplis de pierre ; les chemins de halage ont été visités et mis en état ; posé 2 barrières neuves à la clôture, et réparé 120 pieds de clôture.

Ecluse n° 11 et bief.

Réparé les chaînes et ajusté les vis ; réparé la griffe à la porte d'amont, la chaîne, les treuils, les engrenages et les essieux ; posé une tige de levage et une tige d'ajustage ; réparé un câble.

Ecluse n° 12 et bief.

Posé quatre matrices de cuivre neuves, et une nouvelle lisse, brisée par le steamer *Clinton*, réparé des chaînes, un câble et deux treuils. Réparé des vis d'arrêt et un appareil d'engrenage.

DIVISION N° 2—DU PIED DE L'ÉCLUSE N° 13 AU PONT N° 13 (DE MARLATT).

Ecluse n° 13, pont n° 9, et bief.

Posé trois matrices neuves et rondelles, et un câble; réparé un engrénage, trois roues hydrauliques, deux essieux, les défenses de la porte d'amont, deux ventelles et les câbles; posé un perron et une plateforme et creusé une cave à la maison de l'éclusier; resserré les tirants et réparé les câmes du pont tournant.

Ecluse n° 14 et bief.

Ajusté les portes, réparé les rouleaux, les matrices, les tiges à pas de vis des ventelles, les roues hydrauliques, deux câbles, deux traverses, deux tiges à pas de vis et les treuils; posé deux griffes neuves, un essieu de roue hydraulique neuf, et deux matrices de cuivre neuves; visité et réparé quatre appareils d'engrenage.

Enlevé les obstacles au fonctionnement de la porte.

Ecluse n° 15 et bief.

Réparé les rouleaux, les treuils, les câbles, les pignons et les roues hydrauliques; posé trois matrices de cuivre neuves, deux câbles neufs et une tige à pas de vis; réparé une traverse et 12 appareils d'engrenage, et posé quatre rondelles de cuivre et un pignon.

Ecluse n° 16 et bief.

Réparé six appareils d'engrenage, une traverse, deux roues hydrauliques, un essieu de roue hydraulique et trois matrices de cuivre; posé trois griffes neuves et une vis de pression, et posé trois rondelles de cuivre sous la roue verticale; posé deux roues neuves dentées en couronne, un pignon, un essieu neuf et trois tringles pour protéger les essieux.

Ecluse n° 17 et bief.

Posé six matrices neuves, un engrenage, une passerelle à la porte d'amont, un poteau, un pignon et un câble neufs, réparé neuf appareils d'engrenage, une roue hydraulique, et les essieux, et posé des tringles pour protéger ceux-ci; réparé les clôtures sur le chemin de Saint-David, lesquelles avaient été brisées en maints endroits par les entrepreneurs chargés d'exhausser les levées du canal; curé deux fois le tunnel du chemin de Saint-David.

Ecluse n° 18 et bief.

Réparé et remis en état douze appareils d'engrenage, trois roues hydrauliques et trois ventelles, et redressé deux essieux; réparé une traverse et posé une vis d'arrêt; posé deux barres de fer du pont à la porte pour maintenir le pont en place quand on ferme les ventelles; nettoyé le dessous de la porte, posé un pignon neuf et réparé trois câbles; posé un perron et une plateforme à la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 19 et bief.

Douze appareils d'engrenage visités et mis en état, et deux essieux de roues hydrauliques réparées. Posé trois roues à dents, trois appareils d'engrenage, trois vis d'arrêt d'acier, quatre griffes, deux câbles et sept coussinets en bois. Enlevé au drille des vis d'arrêt brisées. Posé un perron et une plateforme à la maison de l'éclusier, réparé le mécanisme des vannes du déversoir de trop-plein, ainsi que le busc et le tablier de l'écluse.

Ecluse n° 20 et bief.

Réparé deux essieux de roues hydrauliques, quatre matrices de cuivre, une vis de pression et douze appareils d'engrenage; posé un pignon neuf et une tige à pas de vis. Posé un perron et une plateforme à la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 21 et bief.

Réparé les ventelles et les tiges de la porte d'amont; curé le dessous de la porte et réparé la ventelle; réparé quatre appareils d'engrenage, une traverse, et trois matrices de cuivre; posé deux roues hydrauliques neuves, un pignon et deux matrices neuves. Posé un perron et une plateforme à la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 22 et bief.

Réparé douze appareils d'engrenage, cinq essieux de roues hydrauliques, une roue à dent, un engrenage, et quatre roues hydrauliques. Posé deux matrices en cuivre neuves, et un engrenage neuf au treuil, posé un câble, et réparé deux câbles. Réparé et exhaussé quatre lits de portes dans l'étang aux portes de réserve.

Ecluse n° 23 et bief.

Réparé neuf appareils d'engrenage, dix coussinets, un essieu de roue hydraulique, et une matrice de cuivre. Coupé une console.

Ecluse n° 24, pont n° 10, et bief.

Réparé douze appareils d'engrenage, une ventelle, deux essieux de roue hydraulique, un pignon, une vis de pression, et trois roues hydrauliques. Posé de nouvelles lisses, un collet neuf, un pignon neuf, et deux câbles.

Réparé la crémaillère au ponceau de Hoovers. Réparé le pont.

Pont n° 11 (chemin de fer).

Réparé le chemin de halage flottant avec des boulons et des chaînes, réparé les défenses, et l'extrémité du caisson. Construit un drain dans la levée de l'ouest du canal, fait une tranchée de trois pieds, et rempli cette tranchée de pierre concassée, pour l'écoulement des eaux d'infiltration du pied de l'écluse n° 24. Réparé le mécanisme d'enrayage.

Ecluse n° 25, pont n° 12, et bief.

Réparé douze appareils d'engrenage, posé trois essieux et une roue hydraulique. Réparé et redressé douze essieux de roues hydrauliques; réparé et remis en place toutes les roues hydrauliques.

Posé deux matrices de cuivre neuves, cinq coussinets en bois, une vis de pression aux quatre vantaux de l'écluse. Réparé deux câbles et posé deux câbles neufs.

Ecluse de prise d'eau.

Réparé le rouleau sur la plaque tournante d'une porte de l'écluse; réparé deux câbles et posé un câble neuf.

Pont n° 13 (de Marlatt).

Réparé le chemin de halage flottant au moyen de boulons et de plaques de fer. Réparé les défenses.

DIVISION N° 3—DU PONT N° 13 (DE MARLATT) À L'AQUEDUC DE WELLAND.

Pont n° 14 (Allanburgh).

Réparé les défenses du pont, et réparé les abords avec un bordage en chêne de 10 sur 12 sur une longueur de 66 pieds; renouvelé les défenses, réparé les maisons, construit un bâtiment comprenant une cuisine et un hangar à bois, 16 pieds sur 36, composé d'un rez-de-chaussée et d'un demi-étage; construit une nouvelle fosse d'aïssance en pierre. Peinturé et tapissé de papier les murailles des deux maisons; construit une clôture, nivelé et drainé le terrain, resserré les tirants du pont et posé des plaques aux sablières supérieures.

Pont n° 15 (Port-Robinson).

Réparé le chemin de halage flottant; posé de nouveaux liens à l'abord du pont en chêne, de 40 pieds de longueur sur 12 pouces de côtés. Posé des plaques sur les joints des sablières supérieures. Raccourci d'un pouce l'extrémité ouest du pont, celui-ci ayant été déplacé en bloc avec la pile du centre par le steamer *Tilley*.

Ecluse de Port-Robinson.

En assez bon état.

Magasin de Port-Robinson.

Peinturé le magasin.

Passage à Port-Robinson.

Réparé le trottoir et les radeaux.

Bureau de la douane et du percepteur à Port-Robinson.

Construit un trottoir.

Pont n° 16 (Quaker Road).

Posé des plaques boulonnées sur les joints des sablières supérieures, et posé de nouveaux tirants.

Berges, fossés, etc.

Curé les fossés et les berges d'un bout à l'autre de la division; curé trois fois le fossé du chemin empierré. Construit un ponceau en pierre et recouvert ce ponceau de dalles de pierre, sur le chemin Hurricano. Reconstitua le passage à bestiaux et couvert ce passage d'un pont.

Posé des poteaux d'amarrage neufs près de Welland. Démoli le vieux pont et construisit un nouveau ponceau en pierre au sud du pont n° 16 du côté ouest du canal et recouvert ce ponceau de dalles de pierre.

Construisit des culées en pierre et un pont au nord du pont n° 16 du côté ouest du canal.

Réparé le pont de Burgas Creek, au nord de Welland, à l'ouest du canal.

Peinturé la remise des embarcations, à Port-Robinson, calfaté les embarcations des ouvriers n° 1 et n° 2.

Rempli un trou et élargi la chaussée en avant de la propriété de Mme Jordan, à Port-Robinson. Curé, élargi et approfondi le fossé le long de la ferme de Mme Marr, du côté est du canal, sur 1,978 pieds de longueur.

Construisit 360 pieds de clôture le long du coursier du moulin, à Port-Robinson.

DIVISION N° 4—DE L'AQUEDUC WELLAND AU HAVRE DE PORT-COLBORNE.

Ecluse de Welland.

Réparé le treuil. Construisit des fondations en pierre sous la maison de l'éclusier. Enlevé les vieilles portes d'écluses du nouvel aqueduc et au chantier des portes à l'écluse n° 22 du vieux canal pour être renouvelées.

Pont n° 17 (Welland).

Posé des plaques et des boulons aux joints des sablières supérieures.

Pont n° 19 (Croisement).

Posé des plaques et des boulons aux joints des sablières supérieures.

Passage d'eau, Air Line (Humberstone).

Pont flottant placé sur le canal pour l'hiver; enlevé au printemps.

Pont n° 21 (Humberstone).

Replanchéié le pont. Posé des plaques et des boulons aux joints des sablières supérieures.

Chemin de halage flottant (Rock-Cut).

Enlevé plusieurs fois le chemin de halage flottant qui faisait obstacle à l'entrepreneur. Réparé et remplacé les chemins de halage fréquemment endommagés par les changements de niveau du lac.

Ecluse et pont, Port-Colborne.

Réparé une échelle, posé une serrure neuve au pont, et des plaques de fer et des boulons sur les joints des sablières supérieures.

Havre, Port-Colborne.

Construit une jetée de 350 pieds de longueur sur 24 pieds 6 pouces de largeur; transporté de la pierre et rempli l'espace en arrière de la jetée; transporté de la pierre et perreyé les berges en talus du havre.

Transporter de la pierre et prolongé le brise-lames, et réparé les chemins flottants dans le havre.

Construit deux clôtures sur 200 pieds de longueur et de 6 pieds de hauteur le long de l'appontement pour empêcher le sable d'être charrié par le vent dans le havre.

Maison des éclusiers, etc.

Construit 67 pieds de clôture en piquets et 181 pieds de clôture en planches autour des maisons des éclusiers, et planté des arbres; réparé les maisons des éclusiers et fait une rigole passant sous le chemin public.

Bureau du percepteur de la douane et des péages.

Construit un nouveau bureau en face de l'écluse, et transporté les meubles du vieux bureau dans le neuf. Posé un calorifère à air chaud et des conduites à gaz.

Construit 235 pieds de clôture en piquets avec barrière, et 44 pieds de clôture en planches avec barrière double; planté des arbres, nivelé le terrain; construit un trottoir et des latrines; peinturé le bureau, etc.

Fossés latéraux, aqueducs, levées, etc.

Curé le fossé latéral au sud de Welland, du côté est du canal; curé et réparé le fossé latéral au sud du ponceau du creek de Lyon, à l'ouest du canal. Curé les fossés latéraux, à l'ouest du canal, au sud de Welland, et rempli les trous; longueur de fossés latéraux curés, 5 milles; construit un nouveau fossé de 800 pieds de longueur, à l'ouest du canal entre Welland et le point de croisement; réparé les levées du canal sur toute la longueur de la division.

VIEUX CANAL WELLAND.
DÉTAILS DES RÉPARATIONS ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES DU VIEUX CANAL WELLAND.
Ecluse n° 7, pont et bief.

Réparé trois treuils et leurs chaînes et posé un axe neuf; posé et peinturé trois poteaux d'amarrage. Réparé complètement le chemin de halage flottant à la fin de l'hiver pendant que le canal était à sec. Soulevé le pont tournant et réparé le pivot. Posé des madriers et palplanches neufs; resserré les liens et fait d'autres réparations.

Posé des gonds neufs à la trappe du pont volant; posé des madriers neufs et des longérons. Un plongeur a réparé les ventelles dans les portes d'écluse et un galet, a enlevé une pièce de l'appareil des galets et réparé une poulie.

Ecluse n° 2, pont et bief.

Réparé et soulevé la boîte à balast du pont, posé des supports de 4 $\frac{3}{4}$ pouces en dehors du pont sous le centre de la boîte. Reconstitue le cribwork du pont au chantier depuis au-dessous du niveau de l'eau jusqu'à la hauteur voulue pour recevoir le pont. Construit au-dessus un pont à double ferme, de 57 pieds sur 12, avec 5 longrines de 6 pouces sur 12, couvertes de madriers de pin de 3 pouces; construit deux pontons. Diminué la hauteur des galets sous le pont de l'écluse n° 2, et ajusté les tirants. Réparé la main-courante sur la porte d'amont, brisée par la goëlette *Jessie McDonald*. Posé trois solives neuves à l'un des bouts du pont. Réparé le tablier du chemin de halage flottant en aval de l'écluse. Posé un câble neuf à la porte d'aval et réparé le câble brisé. Réparé la couronne de roulement sous la porte d'aval. Posé des mouffles en fer à chacun des 4 vantaux de l'écluse pour remplacer ceux de chêne employés auparavant. Soulevé le pont des fabriques de Welland-Vale, ainsi que l'emboîture, et remis le pont en place; posé trois madriers en chêne de trois pouces à l'abord du pied du pont. Posé une longrine pour recevoir une main-courante du côté d'amont au pied du pont. Soulevé les quatre vantaux de l'écluse et resserré les barres de suspension. Construit à la maison de l'éclusier une cuisine de 12 pieds sur 14, et de 7 pieds 6 pouces entre le plancher et le plafond, en charpente lambrissée à l'extérieur, plancher embouveté; posé une porte vitrée entre la maison et la cuisine, et des portes de dehors à la cuisine; couvert les deux bâtiments en bardeau; donné trois couches de peinture à la boiserie neuve; posé des couvercles neufs aux citernes des deux maisons, et revêtu l'intérieur des citernes en brique. Exhaussé la cuisine de la maison avoisinante, et construit des fondations en pierre. Posé des gouttières et des descentes d'eau; réparé l'enduit en plâtre avec du lambrissage à joints en V. Réparé et replanché l'abord du pont de l'écluse n° 2. Exhaussé et réparé les chemins de halage en perré, et posé six poteaux d'amarrage neufs.

Pont de la rue Saint-Paul (Sainte-Catherine).

Réparé les défenses du pont. Construit un nouvel escalier. Assujéti l'appareil d'engrenage au moyen de tirants de 2 $\frac{3}{4}$ pouces. Replanché le pont et posé des longrines neuves du côté de l'aval. Resserré les tirants.

Ecluse n° 3 et bief.

Construit une cuisine à la maison de l'éclusier, 12 pieds sur 14, poteaux de 7 pieds, en planche à joints recouverts. Plancher embouveté et toit couvert en bardeau. Posé un appareil de fermeture à chaque vantail de l'écluse, et monté les treuils sur de nouvelles soles; remplacé les chaînes avec des câbles métalliques; coupé les balanciers et arrondi les bouts. Déplacé les ferrures des passerelles et fait des plateformes des deux côtés des treuils; rétréci les rehaussements mobiles du déversoir de trop-plein. Enlevé le vieux cozier d'un des vantaux d'aval, et mis un neuf à la place; réparé une ancre brisée à la même porte. Réparé le tablier au pied du déversoir de trop-plein et posé sur les madriers des bandes de fer de 4 pouces sur $\frac{1}{2}$ pouce pour les protéger contre la glace. Remis en bon état le tablier et le pied de l'écluse n° 3; enlevé les vieux madriers et les vieilles palplanches, enlevé trois vieilles palplanches, enlevé trois vieilles soles brisées qui ont été remplacées par de très grosses pièces de chêne posées en travers entre les bajoyers. Enfoncé et boulonné deux rangs de pilots carrés en travers entre les murs en aile de l'écluse, rempli les interstices avec du béton, et recouvert le tout en madriers. Jointoyé les murs en aile de l'écluse.

Bureau du canal, etc.

Posé des doubles croisées à toutes les fenêtres du rez-de-chaussée et à six fenêtres du soubassement; fabriqué et posé une porte à deux battants et s'ouvrant des deux côtés dans le passage du bureau; fait des réparations considérables à la grange; posé des soles neuves sous le bâtiment; des solives neuves dans le premier plancher, un

nouveau plancher au rez-de-chaussée; posé cinq poteaux neufs et renforcé deux vieux; posé du colombage neuf, des entretoises et du lambrissage là où il était nécessaire. Allongé la grange de neuf pieds sur toute la largeur et la hauteur du bâtiment; construit quatre cadres de fenêtres neufs, réparé les vieux, fabriqué trois croisées neuves, une porte neuve et son cadre, et une porte à claire-voie, réparé les vieilles portes. Construit un cadre pour portes à coulisse à l'extrémité du devant de la grange et pendu la porte. Posé, vitré et peinturé les croisées. Couvrit le toit en bardeaux métalliques, et posé des gouttières et des descentes d'eau en fer galvanisé; fait un égout en bois, de 10 pouces sur 14 pouces, et de 20⁰ pieds de longueur en avant de la grange. Creusé et construit des fondations en pierre sous la grange.

Ecluse n° 4, pont et bief.

Reconstruit le pont entre les pontons, posé quatre longerons neufs, construit un tablier neuf sur les pilots, et planchéié le pont et le tablier avec du pin de trois pouces. Réparé le pont conduisant au chemin de Thorold, posé cinq longrines neuves de 6 pouces sur 12 pouces, et recouvert de pin de 3 pouces; posé 18 supports sous le garde-fou et posé des fers corniers aux quatre supports des bouts. Réparé le pont du chemin de halage en amont de l'usine à gaz; posé cinq longrines neuves de 6 pouces sur 12 pouces, recouvertes en pin de trois pouces; ce pont est de 14 pieds sur 12. Réparé les portes d'amont de l'écluse et réparé l'appareil de fermeture du pont. Posé un mécanisme de fermeture neuf à la porte d'amont, et posé le treuil sur des soles neuves. Replanchéié le pont tournant et resserré les boulons des ferrures des portes et posé des boulons neufs où il en manquait. Changé de place la ferrure des passerelles.

Ecluse n° 5, pont et bief.

Levé le pont sur son pivot et ajusté les tirants; posé deux boulons de 1½ pouce dans le balancier; enlevé les bandes du balancier. Réparé le tablier du déversoir de trop-plein. Posé les treuils sur des soles neuves aux portes de l'écluse. Posé de nouvelles hausses mobiles au déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 6, et bief.

Posé deux boulons de 1½ pouce dans le balancier. Réparé les tiges conductrices. Posé de part en part des boulons à ceil dans les vantaux d'amont de l'écluse. Posé un balancier neuf en pin à la porte d'aval, et mis des soles neuves sur les treuils. Posé de nouvelles hausses mobiles au déversoir de trop-plein, réparé le tablier et posé quatre portes neuves.

Chantier et ateliers (Sainte-Catherine).

Construit deux vantaux neufs pour l'extrémité d'aval de l'écluse n° 3; peinturé, lancé et mis ces vantaux à l'étang du chantier. Réparé 27 brouettes; fait divers modèles; 70 manches en fiène pour outils à enlever la glace; préparé le lambrissage de l'intérieur de l'aqueduc hydraulique. Réparé le pont en aval du chantier, posé quatre longrines neuves de 6 pouces sur 8 et sur 12 et longues de 35 pieds, et recouvert ces longrines de madriers de pin de 2 pouces. Préparé des longrines pour le plancher du pont de la rue Saint-Paul; épiés des câbles pour le chalan de levage; fait 20 pieds de drain en bois de 10 pouces sur 14 pour le chemin de halage en aval du pont de la rue Saint-Paul; fabriqué six brouettes, et commencé la réparation et la reconstruction de diverses portes d'écluse apportées au chantier l'année dernière.

Ecluse n° 7, pont et bief.

Levé le pont sur son pivot, et posé des madriers au couronnement; posé cinq solives neuves à la tête du pont, replanchéié le pont. Réparé le tablier du déversoir de trop-plein et posé quatre portes neuves. Posé deux poteaux d'amarrage.

Coursier hydraulique.

Remplacé les rondelles des boulons dans l'aqueduc par des plaques de 6 sur 6. Calfaté et brayé les coutures où il y avait des fuites; revêtu le fond et l'intérieur de l'aqueduc en bois d'un pouce blanchi et embouveté. Réparé le pont sur le coursier au chemin de Thorold. Levé les madriers d'un côté de la voie du tramway et posé un

madrier de pin de 3 pouces sur les longrines et reposé les madriers. Réparé et replanché le pont sur le conduit incliné entre les coursiers nos 2 et 3. Posé un grillage à la tête du coursier à l'écluse n° 11. Réparé les clôtures, réparé et protégé les bords du coursier avec un revêtement de pierre. Réparé et continué les murs en pierre sèche. Tenu le coursier libre de glaces jour et nuit pendant l'hiver et le printemps.

Ecluse n° 8, et bief.

Réparé le tablier du déversoir de trop-plein, posé des barres de fer au tablier pour le protéger contre la glace. Posé quatre vannes dans le déversoir.

Ecluse n° 9, et bief.

Levé les vantaux d'aval et posé des cuivres. Construit, pour l'hiver, à la tête de l'écluse, une passerelle de 28 pieds de longueur sur 4 pieds de largeur, couverte en madriers de 2 pouces, et munie d'une main-courante de chaque côté. Réparé le tablier du déversoir de trop-plein, et posé des bandes de fer pour le protéger contre la glace; posé quatre vannes au déversoir. Démoli le vieux pont sur le chenal en amont du déversoir de trop-plein, creusé et construit des fondations en pierre sèche, et construit sur le déversoir un nouveau pont de 114 pieds sur 12 pieds, composé de cinq longrines de 6 pouces sur 8 pouces et de 12 pieds de longueur, recouvertes de madriers de pin de 3 pouces, avec main-courante de chaque côté appuyée sur des poteaux de 6 sur 6. Donnés trois couches de peinture à la main-courante; construit 28 pieds de drain en bois de 10 pouces sur 14, sous la chaussée conduisant au pont. Posé deux poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 10, et bief.

Replanché le pont du déversoir de trop-plein, posé une nouvelle hausse mobile, et fait d'autres réparations. Démonté, réparé et pendu de nouveau un des vantaux de la porte d'amont. Posé aux portes un nouveau mécanisme pour les fermer; posé des soles neuves sous les treuils de la porte d'amont. Construit un abri de 6 pieds sur 8 1/2 pieds de hauteur pour l'éclusier. Posé des passerelles neuves sur les portes d'amont. Abaissé le niveau de l'eau et posé une nouvelle vanne dans le déversoir de trop-plein en remplacement de celle qui avait été emportée par la force de l'eau. Posé un treuil neuf à la porte d'amont du côté du chemin de halage. Réparé le tablier du déversoir de trop-plein et posé trois vannes neuves dans le déversoir. Posé cinq poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 11, et bief.

Reconstruit le pont du coursier hydraulique à la fabrique de roues. Reconstruit la clôture au bout du pont et remplacé les portes. Posé des hausses mobiles neuves et réparé les tiges du déversoir de trop-plein; réparé le tablier du déversoir de trop-plein, posé des bandes de fer et quatre vannes neuves; aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein. Réparé et exhausé le chemin de halage et posé deux poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 12, et bief.

Remplacé une paire de vieux vantaux par des neufs, et posé deux poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 13, et bief.

Réparé une ancre brisée à la porte d'aval, et posé trois poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 14, et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier. Construit un nouveau pont de bois sur le déversoir de trop-plein. Remplacé une vieille porte par une neuve; monté les treuils sur de nouvelles plateformes, aveuglé une fuite dans le déversoir de trop-plein, et posé quatre poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 15, pont et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier, et des hausses mobiles au déversoir de trop-plein. Fait des plateformes pour les treuils, et posé un collet neuf à l'un des vantaux. Réparé une brèche dans la levée du déversoir de trop-plein, et posé quatre poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 16, et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier ; et posé et peinturé un tambour. Fait des plateformes pour les treuils, et remplacé une vieille porte d'écluse par une neuve ; transporté la vieille porte au chantier n° 21. Fait des plateformes pour les treuils ; aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein, et posé quatre poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 17, et bief.

Posés un châssis vitré à la maison de l'éclusier, et posé et peinturé un tambour. Aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 18, et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier, posé et peinturé un tambour. Réparé une brèche dans la levée du déversoir de trop-plein, ainsi que la cave de la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 19, et bief.

Posé un châssis vitré à la maison de l'éclusier ; posé et peinturé un tambour.

Ecluse n° 20, et bief.

En bon état.

Ecluse n° 21, et bief.

Construit 120 pieds de clôture en planche autour de la maison de l'éclusier. Déposé treize cordes de pierre sous le tablier du déversoir de trop-plein. Remplacé une vieille porte par une neuve, sans balanciers.

Chantiers et ateliers (Thorold).

Réparé le chalan de levage *Hercules*, ainsi que le mécanisme et posé un nouvel arbre. Reconstitua six brouettes, et des portes pour les écluses numéros 12, 14 et 16, et celle d'Allanburgh.

Construit un mouton neuf qui a été placé sur le chalan *Hercules*, avec un marteau de 2,500 livres.

Calfaté et peinturé le chalan *Alexander* ; calfaté et peinturé les embarcations des outils et des ouvriers des divisions numéros 3 et 4 du canal neuf. Peinturé les ponts du chalan *Hercules*. Apporté six vieilles portes appartenant aux écluses numéros 12, 14 et 16 et à celle d'Allanburgh, pour les reconstruire.

Reconstitua trois vieilles portes et construisit un bateau pour le service de passage à Port-Colborne.

Réparé le plan incliné.

Ecluse n° 22, bief et pont Keefer.

Posé un treuil. Replanché le pont Keefer sur une longueur de 12 pieds.

Ecluse n° 23, et bief.

Construit en arrière de la maison de l'éclusier, un hangar à bois de 12 pieds sur 16 et de 8 pieds de hauteur.

Aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 24, et bief.

Replanché le pont tournant. Construisit un trottoir neuf de 6 pieds sur 40. Défait le trottoir et aveuglé avec de la pierre et du ciment une fuite qui s'est produite devant les maisons de Conlon et de Cloy. Posé un plancher de béton dans la cave de la maison de Conlon et réparé le plancher de ciment dans la cave de la maison de Cloy, endommagé par les infiltrations du canal. Construisit au sud du talus, aux scieries de Welland, des caissons de 12 pieds sur 16 et de 8 pieds de hauteur, remplis de pierre et de terre. Aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 25, et bief.

Construit une passerelle neuve à la tête de l'écluse. Curé le déversoir de trop-plein, enlevé un lot de bois accumulé au grillage en amont de l'écluse, et réparé le grillage. Aveuglé une fuite dans la levée du déversoir de trop-plein, et revêtu en pierre le talus du coursier du moulin de Lawson sur une longueur de 500 pieds.

Demi-écluse.

Levé les portes et posé des cuivres neufs,

Pont tournant de Hurst.

Construit sur le canal un pont provisoire de 100 pieds sur 12. Construit une culée en pierre de 16 pieds sur 16 et 17, et construit un pont tournant. Réparé un chemin.

Pont tournant de Marlatt.

En bon état.

Pont tournant d'Allanburgh.

Construit des fondations en pierre sous la maison du gardien du pont, ainsi que deux tambours; reconstruit la cuisine et le hangar à bois; posé des persiennes à toutes les fenêtres, et replanché la véranda,

Ecluse d'Allanburgh.

Remplacé une vieille porte par une neuve.

Posé deux treuils sur nouvelles plateformes.

Posé un barrage au pied de l'écluse, curé le radier, et enlevé le barrage. Curé les fossés, et rempli les trous.

Demi-écluse d'Allanburgh.

Réparé le pont tournant, bouché les pertuis du coursier d'alimentation du vieux canal avec de la paille et du fumier pour permettre de réparer la partie inférieure du canal. Réparé le coursier d'alimentation, déposé de la pierre derrière les murs, etc.

Bief de Trois-Milles.

Aveuglé une fuite dans le déversoir de Higgin.

Demi-écluse.

Construit et posé à l'écluse de Dunnville une porte d'amont neuve. Démoli la vieille porte et employé ses ferrures à la porte neuve. Remplacé les vieilles chaînes par de neuves.

Ponts tournants.

Posé des longerons, des aiguilles, et une nouvelle couverture aux ponts tournants de Marshville et de Stromness. Replanché l'abord du pied du pont. Tous les ponts tournants ont été levés de dessus leurs pivots et balancés. Les talus et les abords de tous les ponts tournants ont été remplis d'argile et recouverts de gravier et de pierre là où l'eau les avait endommagés.

Baraques d'écluses et de ponts.

Toutes les baraques d'écluses et de ponts ont été réparées et peinturées, et on a fourni aux écluses et aux ponts des perches d'épinette rouge et des outils pour lever le bois.

Ecluses.

Les buses des écluses de Dunnville, Port-Maitland et du croisement ont été curés, et tous les sédiments et accumulations en arrière des portes ont été enlevés, et le lambrissage des portes a été réparé. Le vieil appareil pour l'ouverture du côté de l'ouest de la porte d'amont à Port-Maitland a été renouvelé.

CANAL D'ALIMENTATION.

DEPUIS LE CROISEMENT DU CANAL D'ALIMENTATION JUSQU'À DUNNVILLE ET PORT-MAITLAND—23 MILLES.

De Dunville à Stromness et Port-Maitland, la distance est de $6\frac{1}{2}$ milles, et comprend deux écluses, 4 ponts tournants, trois déversoirs de trop-plein et 36 vannes; un pont de péage de 600 pieds de longueur et 18 de largeur, et un tablier en aval du barrage de 640 pieds de longueur; deux piles de 10 pieds sur 18 et sur 15, et 26 portes de déversement; un hangar, 1,000 pieds de barrage flottant dans la Grande Rivière pour empêcher le bois de dérive et les rebuts d'entrer dans les déversoirs; 1,785 pds de levée; huit portes de tête à l'entrée des étangs de moulins; deux ponts fixes d'une longueur collective de 1,800 pieds; deux maisons d'éclusier; une maison et bureau du contrôleur, un chalan pour les réparations, trois bacs, un monton, deux piles. Depuis le lac Erié jusqu'à l'issue du canal, la profondeur de l'eau est de 19 pieds, et la moyenne du tirant de l'écluse dans les eaux basses est de 9 pieds. De Stromness à Bolton Ditch, Marshville et au croisement, la distance est de $16\frac{1}{2}$ milles, et comprend une écluse, trois ponts tournants, deux ponts fixes, un pertuis, trois aqueducs et deux fossés latéraux.

L'eau n'a pas été aussi abondante l'année dernière, et en conséquence les scieries et fabriques ont été limitées à une activité de deux jours seulement par semaine durant le mois d'août et de trois jours par semaine dans le mois de septembre, après quoi il n'y a plus eu d'interruption de travail. Il n'y a eu pendant l'année qu'un accident causé par un petit yacht de plaisance qui a donné sur le pont tournant à Bolton-Ditch et l'a jeté hors de pivot, mais sans causer grand dommage. Tous les billots submergés et tous les autres obstacles ont été enlevés du canal d'alimentation; les rebuts et les branchages charriés dans les aqueducs par les rigoles et les fossés ont été enlevés, mis en tas et brûlés. Les bois et les rebuts charriés dans la Grande-Rivière par les hautes eaux du printemps et engagés dans l'écluse de prise d'eau, ont été enlevés et brûlés.

Déversoirs de trop-plein.

Les billots, souches et racines de toute sorte, qui s'étaient accumulés en amont des vannes et des portes des déversoirs, ont été enlevés et jetés dans le ruisseau au pied des déversoirs et emportés par le courant dans le lac. Les vis du déversoir d'amont ont été nettoyées avec soin, les vannes démontées, réparées et replacées.

Barrages, tabliers et ponts fixes.

Les portes de déversement ont été réparées, et 400 pieds de tablier en amont du barrage ont été recouverts de pierres transportées de Port-Colborne par des chalans. Les vieilles pièces pourries sous le tablier supérieur des ponts fixes ont été enlevées et remplacées par de neuves, ainsi que les madriers usés et brisés.

Pont flottant.

Le pont flottant du chemin de Petit a été replanché, les gonds réparés et les chaînes renouvelées.

Levées.

Les chemins de halage ont été réparés partout et recouverts de pierre là où il a été absolument nécessaire.

NOTES GÉNÉRALES.

Tous les engrenages de manœuvre des portes, des déversoirs, des ponts, etc., et les mécanismes qui s'y rattachent, ont été renouvelés là où il était nécessaire, et maintenus en bon état.

Les chardons et les plantes nuisibles ont été coupés comme à l'ordinaire sur les terrains de l'Etat, les fossés et les aqueducs ont été partout curés, et approfondis là où il était nécessaire.

Tous les ponts ont été assujétis pour l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

AMENDES ET DOMMAGES.

J'ai perçu des maîtres et propriétaires de navires, dans le cours de l'exercice, la somme de \$10 comme amendes pour violation des règlements du canal, et la somme de \$297 pour dommages causés aux travaux, soit une somme totale de \$307 qui a été remise à M. H. H. Collier, percepteur du port de Sainte-Catherine. Ci-après se trouve un état tabulaire de ces recettes, marqué A.

Je donne aussi des états marqués B et C où se trouvent indiqués le maxima et le minima de la hauteur des eaux sur les buses aux écluses de Port-Dalhousie et de Port-Collorbe, pour chaque mois de l'exercice terminé le 30 juin 1888; aussi un état comparatif des moyennes pour les mois de juin 1887 et 1888, où l'on verra que l'eau a été 19½ pouces plus basse à Port-Dalhousie (nouvelle écluse) et 12½ pouces plus basse à Port-Colborne (écluse neuve), à Port-Dalhousie (vieille écluse) 1 pied 10½ pouces plus basse et à Port-Colborne (vieille écluse) 1 pied 2½ pouces plus haute que dans le cours du même mois de l'année précédente.

"A."

ÉTAT des amendes et dommages payés par les navires qui ont enfreint le règlement pendant l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Date.	Nom du bâtiment.	Amendes.	Dommages.	Total.
1887.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
10 juillet.....	Remorqueur <i>Mitchell</i>	5 00		
18 do	Chalan <i>Sir Charles</i>	5 00		
23 sept.	Goëlette <i>Jessie McDonald</i>		10 00	
14 nov.....	Steamer <i>Tecumseh</i>		167 00	
27 do	Goëlette <i>Emerald</i>		50 00	
1888.				
31 mai.	Steamer <i>Rohde Emily</i>		70 00	
	(Ce bateau n'a repassé que le 14 mai 1888.)			
		10 00	297 00	307 00

Remis à M. H. H. Collier, percepteur, Sainte-Catherine.

"B."

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le buse d'aval de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Buse d'aval.		Mois.	Buse d'aval.	
	Maxima.	Minima.		Maxima.	Minima.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	1888.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	17 9	17 5	Janvier.....	15 7	15 1
Août.....	17 9	16 9	Février.....	15 4	15 0
Septembre.....	17 0	16 4	Mars.....	15 8	15 0
Octobre.....	16 5	16 0	Avril.....	16 2	15 5
Novembre.....	16 2	15 5	Mai.....	16 4	15 11
Décembre.....	15 8	15 5	Juin.....	16 4	15 11

			pds. pcs.
Profondeur moyenne, juin 1887.....			17 10
do do 1888.....			16 2½

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le buse d'amont de la nouvelle écluse du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Buse d'amont.		Mois.	Buse d'amont.	
	Maxima.	Minima.		Maxima.	Minima.
1887.	pds. pcs.	pds. pcs.	1888.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	16 11	15 10	Janvier.....	15 9	14 2
Août.....	16 4	15 5	Février.....	15 0	14 0
Septembre.....	16 9	14 11	Mars.....	16 1	13 10
Octobre.....	18 8	14 5	Avril.....	15 8	14 3
Novembre.....	16 2	14 5	Mai.....	15 11	14 10
Décembre.....	17 5	14 2	Juin.....	16 3	14 3

			pds. pcs.
Profondeur moyenne, juin 1887.....			16 6
do do 1888.....			15 5½

"C."

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc d'aval de la vieille écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalbousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Busc d'aval.		Mois.	Busc d'aval.	
	Maxima.	Minima.		Maxima.	Minima.
1887.	pds. pcs	pds. p's	1888.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	15 1	14 7	Janvier	12 8	12 3
Août	14 10	13 11	Février	12 6	12 1
Septembre	14 1	13 5	Mars	12 10	12 3
Octobre	13 6	13 0	Avril	13 4	12 7
Novembre	13 1	12 7	Mai	13 5	13 0
Décembre	12 10	12 6	Juin	13 4	13 1

Profondeur moyenne, juin 1887.....	pds. pcs.
do do	15 2
do do	13 3½

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc d'amont de la vieille écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1888.

Mois.	Busc d'amont.		Mois.	Busc d'amont.	
	Maxima.	Minima.		Maxima.	Minima.
1887.	pds. pcs.		1888.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	14 0	13 0	Janvier	12 10	11 3
Août	13 5	12 2	Février	12 1	11 1
Septembre	13 10	11 6	Mars	13 2	10 11
Octobre	15 9	11 3	Avril	12 11	11 4
Novembre	13 3	11 7	Mai	13 0	11 11
Décembre	14 6		Juin	13 4	11 4

Profondeur moyenne, juin 1887.....	pds. pcs.
do do	13 10
do do	15 2½

ANNEXE No 13.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 8 octobre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état des travaux dont j'ai la charge, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

La navigation s'est close à Ottawa et aux Moulins de Kingston le 25 novembre 1887.

Elle s'est ouverte à Ottawa et aux Moulins de Kingston le 4 mai 1888.

Depuis le bief culminant jusqu'à Ottawa, l'eau s'est maintenue à la hauteur voulue sur les buscs des différentes écluses et dans les différents biefs jusqu'à la clôture de la navigation.

Dans les autres biefs jusqu'à Kingston, l'eau est tombée dans la première semaine de septembre au-dessous du niveau nécessaire pour la navigation, au seuil de l'écluse supérieure à Newboro, et a continué de baisser jusqu'à la fin de la saison, époque à laquelle l'eau n'avait que 4 pieds 6 pouces de hauteur sur le busc.

Dans le bief des Moulins de Kingston, l'eau était à l'ouverture de la saison de 6 pieds 6 pouces sur le seuil de l'écluse d'amont aux Moulins de Kingston, mais elle est tombée le 8 août au-dessous des 5 pieds 10 pouces réglementaires, et a continué à tomber jusqu'à la fin de la navigation, époque où l'eau n'était que de 4 pieds 1 pouce sur le busc d'amont. La crue des eaux de la rivière Rideau a été presque insignifiante, en conséquence de la fraîcheur des nuits et de la fonte graduelle des neiges.

De Kingston la neige n'a pas été abondante et nous n'avons pas été capable d'avoir notre réserve ordinaire d'eau dans les lacs Mud, Opénicon, Sand et Cranberry, sur lesquels nous avons à compter pour maintenir le niveau du bief des Moulins de Kingston.

On n'a plus aujourd'hui la ressource des réserves autrefois retenues par des barrages dans les lacs Rock, Buck, et Devil, ces barrages ayant été abandonnés par leurs propriétaires, et le surcroît des eaux se dépense aujourd'hui dès la saison des crues alors qu'on n'en a pas besoin.

L'emplacement du barrage qui contrôlait les eaux des lacs du groupe du lac Bock a été acheté et on se propose de reconstruire le barrage cet hiver. Il a aussi été entamé une correspondance avec M. Chaffey en vue de l'achat des emplacements des barrages qui contrôlaient les lacs du groupe du lac Buck.

En conséquence du peu d'élevation de l'eau dans le canal durant l'été dernier, causée par la sécheresse persistante de la saison, les frétours se sont plaints de l'accumulation de gravier et d'argile dans les tranchées et au pied des écluses. Notre outillage est insuffisant pour enlever ces accumulations, et il ne nous reste en conséquence que la ressource de faire ouvrir un chenal par un plongeur et un aide, ce qui est long et dispendieux. On devrait se procurer sans délai un dragueur qu'on emploierait à approfondir les tranchées et à raser les nombreux hauts-fonds qui se sont formés depuis la construction du canal.

Les principales réparations faites aux constructions sont les suivantes :

Moulins de Kingston.

Réparé le pont tournant; réparations générales aux portes d'écluses; poulies neuves; le bois nécessaire pour une paire de vantaux est sur les lieux.

[1888]

Moulins de Brewer en aval.

Agrandi la pile et renouvelé le quai; déposé du gravier sur le barrage, et fait diverses autres réparations à la station.

Moulins de Brewer en amont.

Posé une paire de balanciers neufs, quatre poulies neuves; réparé une paire de vantaux.

Barrage de Morton.

Réparé le barrage.

Jones' Falls.

Un balancier neuf, des poulies neuves; réparations au mur de soutènement.

Station de Davis.

Posé quatre poulies neuves et fait diverses réparations aux portes; construit une baraque pour un des éclusiers.

Station de Chaffey.

Une paire de balanciers, et réparations générales.

Newboro'.

Reconstruit le pont, 80 pieds d'ouverture; reconstruit la culée de l'ouest en pierre, réparé la culée de l'est.

Narrows.

Réparé la maison du gardien de l'écluse, et l'écluse en général.

Poonamalie.

Déposé le bois nécessaire pour des portes d'écluses.

Smith's Falls (écluse simple).

Renouvelé une paire de vantaux, un balancier à la porte d'amont et des poulies.

Smith's Falls (écluses accolées).

Une paire de vantaux et réparations générales à la station.

Old Slys.

Réparations générales à la station; le bois nécessaire pour deux paires de vantaux est sur les lieux.

Edmond's.

Réparations générales; réparations à la levée.

Kilmarnock.

Réparations au barrage.

Merrickville.

Renouvelé une paire de vantaux, le barrage, et réparé la maçonnerie aux bassins d'amont et d'aval. Le bois nécessaire pour deux paires de vantaux est sur les lieux.

Carrière de Clowe.

Reconstruit le musoir de l'écluse, réparé le barrage en pierre; posé un balancier neuf, et des poulies neuves.

Rapides de Nicholson.

Renouvelé le barrage; réparé la porte d'aval; le bois nécessaire pour une paire de vantaux est sur les lieux.

Rapides de Burritt.

Renouvelé le barrage.

Beckett's Landing.

Renouvelé le pont.

Pont de Lorne.

Replanchié.

Manotick.

Renouvelé le barrage principal, et le bôme à la tête de l'île.

Long Island.

Réparations générales aux écluses ; la pierre nécessaire pour renouveler le seuil et le chaperon de l'écluse, a été taillée et apportée sur les lieux.

Black Rapids.

Construit un tablier de bois pour renforcer le barrage plat ; rempli de pierre et revêtu de pièces de neuf pouces.

Réparé et rempli de pierre trois piles ; planchéié le dessus du barrage en madriers de deux pouces, et déposé en arrière 600 verges cubes d'argile.

Hog's Back.

Déposé du gravier sur le barrage, et fait de petites réparations à la station.

Hartwell's.

Petites réparations, et posé un balancier.

Pont de Little.

Le bois nécessaire pour un nouveau pont tournant a été apporté sur les lieux.

Ottawa.

Une paire de vantaux posés à l'écluse n° 3 ; 2 paires de cadres de ventelles ; 10 poulies ; réparations à la porte de l'écluse n° 2 ; réparations au quai autour du bassin.

Travaux pour lesquels il a été voté des crédits spéciaux.

Prolongement du quai à Ottawa vers le pont de la rue Maria ; 200 pieds construits et terminés en conformité du contrat.

Nouveau pont sur la rivière Rideau à Manotick, construit et terminé en conformité du contrat.

Nouveau pont tournant en fer, avec abords et quai en coffrage, sur l'écluse d'amont à Smith's Falls, terminé à l'exception du tablier mobile, du clôturage, des murs latéraux, etc. On s'attend que le pont sera prêt pour la circulation à l'automne.

La navigation n'a aucunement été interrompue, excepté à Newboro et aux Moulins de Kingston, où l'eau étant trop basse quelques navires ont dû être allégés.

Il y a une grande augmentation dans le mouvement par tout le canal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. A. WISE,

Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des

Chemins de fer et canaux, Ottawa.

[1888]

ANNEXE No 14.

CANAL DE LA TAY.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,

OTTAWA, 8 octobre 1888.

RAPPORT POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

Les entrepreneurs du canal de la Tay depuis la rue Craig jusqu'à la baie de Beveridge ont terminé leur entreprise en septembre dernier, et leurs dragueurs ont quitté le canal,

Le gouvernement a ce printemps passé un contrat d'entreprise avec MM. Davis et Cie pour terminer le canal depuis la rue Craig jusqu'au vieux bassin à Perth.

En printemps nous avons fait monter l'eau du canal presque jusqu'au niveau réglementaire, et nous avons permis à des bateaux de plaisance de passer à leurs risques entre Perth et les eaux communiquant avec le canal Rideau ; et des steamers de 5 pieds de tirant sont allés jusqu'au lac.

Aussitôt que les entrepreneurs ont commencé leurs travaux de prolongement, nous avons retiré l'eau du canal afin de leur permettre de travailler le plus avantageusement possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED A. WISE,

Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des

Chemins de fer et canaux, Ottawa.

ANNEXE No 15.

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 31 juillet 1888.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel sur les constructions qui sont sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

La navigation sur les différents biefs a été close le 25 novembre et rouverte le 30 avril.

Malgré la sécheresse de la saison dernière, on a maintenu l'eau à un niveau raisonnable. A propos de l'alimentation du canal, j'ajouterai qu'il n'y a pas de raison pour que ces constructions manquent d'eau; le fait est qu'on pourrait y maintenir un volume d'eau égal à la moyenne des eaux de juin, si le réservoir d'amont était gouverné dans les intérêts de la navigation au lieu de ne l'être qu'au profit des fabricants de bois, et si les réservoirs étaient entretenus en bon état. Les opérations du commerce de bois auront bientôt pris fin, et alors ces réservoirs pourront être utilisés dans l'intérêt de la navigation. A ce propos, je mentionnerai que l'automne dernier, un commerçant de bois construisait sur ses coupes au moins dix-neuf barrages, dont plusieurs étaient des ouvrages d'importance—l'un étant de plus de 40 pieds de hauteur sur une longueur de 300—et reculait ainsi l'eau sur une étendue de plusieurs milles de terres incultes et sans valeur.

Les travaux suivants, récemment construits par le département des chemins de fer et canaux, m'ont été confiés le 31 mai, et la navigation a commencé dès l'achèvement des ponts tournants, savoir :

Aux chutes Fénélon, écluse, coursier d'alimentation, et pont tournant.

A Buckhorn, écluse, canal, et pont tournant.

A Lovesick, écluse, et barrages.

A Burleigh, écluse, pont tournant, et barrages.

A la Pointe Young, un barrage.

A Lakefield, un barrage.

Le mouvement a déjà été considérable sur les écluses de Buckhorn, Lovesick et Burleigh, et augmentera encore quand tous les obstacles à la navigation seront disparus et que le chenal sera marqué par des bouées, ce qui se fera bientôt.

Dans le cours de l'année dernière, trois nouveaux bateaux à vapeur ont été mis entre Lakefield et le lac Balsam. Il y a aujourd'hui treize bateaux à vapeur dans ces eaux.

Le nombre total des éclusées a été de 1,140. Le plus grand nombre, soit 592, a eu lieu à Bobcaygeon.

Le mouvement de la navigation sur les eaux en amont de Lakefield, a grandement augmenté depuis qu'on a forcé les fabricants de bois à se servir d'un chenal à part sur le lac Katchewanne.

La navigation n'a été interrompue que pendant un court espace de temps vers la fin de la saison, quand les eaux ont été retirées des lacs Pigeon et Buckhorn, pour faciliter les travaux de réparation au barrage de Buckhorn.

Les réparations et autres ouvrages suivants ont été faits aux différentes stations entre Trenton et le lac Balsam.

Rosedale.

Il y a à cette station une écluse et un barrage sous le contrôle du gouvernement de l'Ontario.

Chutes Fénélon.

Les travaux consistent en un coursier d'alimentation, deux écluses accolées et un pont tournant, récemment construits par le département des chemins de fer et canaux.

Lindsay.

Les travaux consistent en un barrage et une écluse. Cette dernière est sous le contrôle du gouvernement de l'Ontario. Le barrage est en bon état.

Rivière Scugog.

Les obstacles à la navigation sous forme de troncs d'arbres enfoncés dans la dite rivière, ont été enlevés. Un feu a été tenu sur la bâtisse qui est à l'embouchure de la rivière, durant la dernière saison.

Bobcaygeon.

Les travaux de cette station consistent en un canal, une bâtisse et deux barraques. Nombre d'entretoises neuves ont été posées du côté d'aval du barrage; et on a mis du gravier sur celui-ci. Il a été voté un crédit pour un nouveau barrage, dont le besoin se fait grandement sentir. L'année dernière, il a été voté un crédit pour le replanchéage du radier en madrier. Je me suis aperçu en faisant une nouvelle visite aidé d'un plongeur, que les réparations qu'on avait l'intention de faire ne seraient pas suffisantes, et j'ai cru devoir ajourner les travaux jusqu'à ce qu'on y ait affecté un crédit suffisant pour des ouvrages permanents. Les travaux préliminaires commenceront à la clôture de la navigation. On a aussi ajourné les travaux nécessaires à la porte d'aval jusqu'à ce qu'on refasse le radier.

Buckhorn.

Il y a à cette station un canal, une écluse, un pont tournant, un barrage incliné et des déversoirs. Un éperon d'environ 80 pieds de longueur du côté du sud, était tel qu'il a fallu prendre les mesures nécessaires pour l'empêcher d'être détruit par l'eau pendant la crue du printemps. Une partie du crédit destiné au barrage de la rivière des Sauvages a été appliquée à cette fin et on a construit deux nouveaux déversoirs et démoli le vieux barrage en terre. Ces travaux ont été d'un avantage considérable et ont permis de beaucoup mieux contrôler les eaux, comme on a pu en juger au printemps dernier, alors que l'eau n'a atteint qu'un niveau de 27 pouces sur le couronnement du barrage, ce qui est environ 18 pouces de moins haut que le niveau ordinaire des crues du printemps.

Lovesick.

Les travaux à cette station consistent en trois barrages et une jetée récemment construite.

Burleigh.

Les travaux consistent ici en trois barrages, deux écluses accolées et un pont tournant, construits récemment.

Rivière des Sauvages.

Deux petits caissons ont été mis dans la tranchée à la décharge du lac Stoney dans la rivière des Sauvages, en laissant entre eux un passage de sept pieds de largeur muni d'aiguilles (*stop logs*). Ce barrage a été construit de façon à nuire le moins possible au cours de cette rivière pendant le printemps. Au moyen de ce barrage on peut maintenir dans le lac une charge de deux pieds et demi au-dessus de zéro.

Pointe de Young.

Il y a ici une écluse et un pont tournant qui sont sous le contrôle du gouvernement de l'Ontario, ainsi qu'un barrage à aiguilles (*stop log*) récemment construit par le département des chemins de fer et canaux.

Lakefield

Il y a en cet endroit un barrage à aiguilles (*stop log*) récemment construit.

Rapides de Whitlaw.

Les travaux consistent ici en une écluse, un barrage à aiguilles (*stop log*) et un barrage incliné. Une partie du tablier inférieur du barrage incliné, qui avait été enlevée par la glace, a été remplacée ainsi qu'un certain nombre d'entretoises. La sciure de bois en cet endroit est un grand inconvénient, tellement que souvent le matin il est presque impossible d'ouvrir les portes, et l'effort nécessaire pour les ouvrir fatigue les portes.

Rivière Otonabee.

On a continué les travaux d'enlèvement des obstacles à Yankee Bonnet et à l'île de Robinson, où l'on a aujourd'hui un chenal raisonnable. A l'embouchure de la rivière au lac Rice la sciure de bois a complètement fermé deux des trois chenaux par lesquels la rivière entre dans le lac, et il en sera bientôt de même du troisième. Il a été voté un crédit l'année dernière pour l'enlèvement de cette sciure de bois, mais comme les fabricants continuaient à déposer leur sciure dans la rivière, j'ai jugé à propos d'employer l'argent à des fins plus utiles.

Hastings.

Les travaux de cette station consistent en une écluse, un pont tournant et un barrage incliné. Une partie du tablier inférieur du barrage, ainsi que des pièces de fondation ont été emportées pendant les grandes eaux du printemps. Quand on a retiré l'eau, on a trouvé que l'état des fondations du tablier inférieur et du reste du barrage était de nature à inspirer des craintes pour sa sécurité. L'absence de l'eau rendait l'occasion favorable pour faire les réparations nécessaires, et j'ai fait poser une nouvelle fondation sous le tablier inférieur, sur toute la longueur du barrage. Cette construction est maintenant en bon état.

On a enlevé des cailloux et fait un chenal raisonnable à travers la barre, à environ deux milles en aval de Hastings ainsi qu'à environ un mille plus loin. Ces chenaux ont une profondeur de 5 pieds et sont larges de 30. Il y aura à porter leur largeur à 50 pieds et à y placer des bouées.

Chutes Heely.

Il y a à cette station un barrage grâce auquel la navigation peut atteindre Hastings, à une distance de seize milles. La saison a été si peu favorable aux travaux à faire à ce barrage qu'on a dû ajourner l'emploi du crédit à cette fin.

Rapides de Chisholm.

Les travaux consistent ici en un canal d'environ un demi-mille de longueur, une écluse et un barrage incliné. Les écluses sont en bon état, mais ne peuvent servir à cause des ponts qui appartiennent au comté et au chemin de fer Ontario Central. Si ces ponts étaient remplacés par des ponts tournants, on ouvrirait à la navigation une distance de vingt-cinq milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 16.

NAVIGATION DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR CONTROLEUR.

OTTAWA, 14 août 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les différents travaux qui ont été exécutés dans l'intérêt de la navigation de la rivière Trent, dans le cours du dernier exercice, entre le village de Lakefield, à neuf milles en amont de la ville de Peterboro', et le point culminant, c'est-à-dire le lac Balsam, de façon à donner un niveau de 5 pieds sur les seuils d'écluse.

A commencer par Lakefield ces travaux sont dans l'ordre suivant:

Lakefield.

Il n'a pas été fait d'autre chose que la construction d'un nouveau barrage régulateur pour contrôler l'eau du lac Katchewanoe, lequel a été terminé de bonne heure en 1889.

Pointe de Young.

Mêmes observations. Il n'a rien été fait depuis la construction d'un barrage pour contrôler l'eau du lac Stony en 1885. Il y a ici une écluse pour l'évitement des rapides entre le lac Stony et le lac Katchewanoe. Cette écluse a sept pieds de chute.

Burleigh.

A cet endroit, les travaux s'étendent depuis le lac Stony en aval jusqu'au lac de la baie du Daim, en amont. Ils comprennent aussi les rapides et le lac Lovesick, et embrassent une distance de deux milles et quart.

A Burleigh, ces travaux consistent en deux écluses accolées et un barrage régulateur traversant la rivière principale pour exhausser l'eau jusqu'au niveau du lac Lovesick, et noyer plusieurs rapides intermédiaires; d'autres barrages plus petits ont aussi été construits pour contrôler les issues comme celles du ruisseau de Perry, etc. Un pont tournant a aussi été placé à l'entrée de l'écluse d'amont pour le service d'un chemin de colonisation en cet endroit. C'était la dernière construction à faire, et avec elle était terminé l'ensemble des travaux au mois de juin dernier.

A Lovesick les travaux consistent en une écluse, avec jetées conductrices aux deux extrémités, un barrage régulateur pour contrôler l'eau de la baie du Daim, et un glissoir.

Les écluses à Burleigh ont une chute de 25½ pieds, et celle de Lovesick de 3½ pieds; chute totale 29 pieds.

Canal Buckhorn.

A cette station les travaux sont situés sur la rive nord des rapides de Buckhorn, et ont environ un quart de mille de longueur. Ils consistent en une écluse entre la baie du Daim et le lac Buckhorn, avec jetées aux deux extrémités, un barrage régulateur, et un glissoir avec excavation aux deux extrémités de l'écluse pour les issues du canal. Il a aussi été construit un pont tournant sur l'écluse pour faciliter la circulation du public.

Cette écluse conduit en remontant au bief des lacs de Buckhorn, Chemong et Pigeon, qui s'étend jusqu'à Bobcaygeon. Elle a dix pieds de chute.

Bobcaygeon.

Ici l'écluse date de dix ans; elle a été construite, je crois, par le gouvernement de l'Ontario. Je ne sache pas qu'il ait été récemment fait de travaux en cet endroit. L'écluse a huit pieds de chute.

Chutes de Fénélon.

Ce canal est dans le village de Fénélon et consiste en deux écluses accolées avec en amont un tronçon de canal de peu de longueur et conduisant au lac Cameron.

Il a été construit des jetées à l'entrée d'aval, et un pont tournant sur l'écluse supérieure pour le service de la principale entrée du village du côté de l'ouest.

On a préparé et taillé de la pierre pour une pile de tablier mobile au pont du chemin de fer Victoria situé à peu de distance en amont des écluses, mais il n'a encore rien été fait pour la construction de ce pont tournant.

Le pont tournant construit sur l'écluse d'amont comme il est dit ci-dessus, a été le dernier ouvrage fait, et a été terminé au mois de juin dernier. La chute totale est de 23½ pieds.

Rosedale.

Il y a à cet endroit, qui est près du lac Balsam, une vieille écluse autrefois entretenue par le gouvernement de l'Ontario. Autant que je sache, il n'a rien été dépensé depuis un certain temps sur cette construction. Sa chute est de trois pieds.

Tels sont tous les travaux qui s'échelonnent depuis Lakefield jusqu'au niveau culminant dans la voie navigable qui s'étendrait depuis Trenton jusqu'au lac Huron. Ces travaux sont presque tous à peu près terminés à l'exception du curage de quelques-uns des chenaux qui les séparent. Ce curage reste encore à faire pour perfectionner cette voie, ainsi que différentes réparations et le renouvellement de quelques-uns des travaux déjà vieux, sur lesquels il a déjà été fait des rapports à votre département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. STARK,

Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, département des chemins de fer.

Ottawa.

ANNEXE No 17.

CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 28 septembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre :—

La navigation s'est fermée le 7 janvier et s'est ouverte le 28 avril, cette année.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Année.	Vaisseaux.		Tonnage.		Péages perçus.	
	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.
1887.	Nomb.	Nomb.	Ton'x.	Ton'x.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet.....	150	102	9,432	8,160	128 15	117 48
Août.....	171	115	6,020	5,071	142 18	53 75
Septembre.....	176	146	5,641	5,351	144 50	125 20
Octobre.....	180	155	12,011	10,017	194 20	165 72
Novembre.....	140	110	6,274	4,608	95 14	63 86
Décembre.....	94	132	9,000	5,000	105 10	175 15
1888.						
Janvier.....	1	1	75	34	58	2 11
Avril.....	2	1	50	29	96	60
Mai.....	160	120	13,215	10,501	215 05	184 06
Juin.....	120	84	6,232	4,320	144 50	128 20
Totaux.....	1,194	966	67,950	53,089	1,170 36	1,016 13

A ce chiffre total de \$2,186.49 de péages perçus, il faut ajouter la somme de \$450 payée comme commutation par le steamer *Marion*, ce qui porte le grand total à \$2,636.49.

Les écluses et autres constructions du canal sont restés en bon état durant l'année, et n'ont nécessité que des travaux de réparations ordinaires.

Je dois néanmoins attirer l'attention sur l'état de délabrement du mur de soutènement du côté ouest du canal, au sujet duquel il vous sera soumis un rapport.

Les réparations nécessaires à l'entrée sud du canal, dont j'ai parlé dans mon rapport de l'an dernier, ont été faites d'une façon satisfaisante.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLY,

Ingénieur.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Ottawa.

ANNEXE No 18.

NAVIGATION DU ST-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A

DU DÉTROIT DE BELLE-ÎLE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	À	Sections de la navigation.	Milles statutaires.	
			Intermédiaires.	Total au détroit de Belle-Île.
Détroit de Belle-Île.....	Cape Whittle.....	Golfe Saint-Laurent.....	240	240
Cape Whittle.....	Pointe-Ouest, Anticosti.....	do	201	441
Pointe Ouest, Anticosti.....	Pointe-au-Père.....	Fleuve Saint-Laurent.....	202	643
Pointe-au-Père.....	Rimouski.....	do	6	649
Rimouski.....	Bic.....	do	12	661
Bic.....	Ile Verte.....	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v.Saguenay)	Québec.....	do	126	826
Québec.....	Trois-Rivières.....	do à la lig. de m.	74	900
Trois-Rivières.....	Montréal.....	do	86	986
Montréal.....	Lachine.....	Canal Lachine.....	8½	994½
Lachine.....	Beauharnois.....	Lac Saint-Louis.....	15½	1,009½
Beauharnois.....	Sainte-Cécile.....	Canal Beauharnois.....	11½	1,021
Sainte-Cécile.....	Cornwall.....	Lac Saint-François.....	32½	1,053½
Cornwall.....	Dickinson's Landing.....	Canal Cornwall.....	10½	1,065½
Dickinson's Landing.....	Pointe-Farran.....	Fleuve Saint-Laurent.....	5	1,070½
Pointe-Farran.....	Ext. sup. de l'île de Croyle..	Pointe-Farran.....	¾	1,071
Ext. sup. de l'île de Croyle.	Williamsburg ou Morrisburg.	Fleuve Saint-Laurent.....	10½	1,081½
Williamsburg.....	Rapide Plat.....	Canal du Rapide Plat.....	4	1,085½
Rapide Plat.....	Village de la Pointe-Iroquois.	Fleuve Saint-Laurent.....	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois.	Extrémité sup. de Presqu'Île	Canal de la Pte-Iroquois.	3	1,093
Presqu'Île.....	Pointe Cardinal, Edwards- burg.....	Canal de la Jonction.....	2½	1,095½
Pointe Cardinal.....	Tête des rapides des Galops.	Canal des Galops.....	2	1,097
Rapides des Galops.....	Prescott.....	Fleuve Saint-Laurent.....	7½	1,105
Prescott.....	Kingston.....	do	59	1,164
Kingston.....	Port-Dalhousie.....	Lac Ontario.....	170	1,334
Port-Dalhousie.....	Port-Colborne.....	Canal Welland.....	26½	1,360½
Port-Colborne.....	Amherstburg.....	Lac Érié.....	232	1,592
Amherstburg.....	Windsor.....	Rivière Détroit.....	18	1,610
Windsor.....	Pied de l'île Sainte-Marie...	Lac Sainte-Claire.....	25	1,635
Pied de l'île de Ste-Marie...	Sarnia.....	Rivière Sainte-Claire.....	33	1,668
Sarnia.....	Pied de l'île Saint-Joseph....	Lac Huron.....	270	1,938
Pied de l'île Saint-Joseph....	Pied du Sault-Sainte-Marie..	Rivière Sainte-Marie.....	47	1,985
Sault-Sainte-Marie.....	Tête du Sault-Sainte-Marie..	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,986
Tête du Sault-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins.....	Rivière Sainte-Marie.....	7	1,993
Pointe-aux-Pins.....	Port-Arthur.....	Lac Supérieur.....	266	2,259
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	
Angle Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259½ milles du détroit de Belle-Île à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle, et 2,188½ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Île à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE No 19.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.			Longueur de canal artificiel à chaque station.	
			No.	Ascens. à l'eau basse.	No.	Longueur.	Hauteur.		
				Milles.		Ascens. pds. pcs.	Pieds.		Pieds.
1	Ottawa.....	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	18 33 28	4'00	
2	Hartwell's.....	4½	2	22 0	.....	100	28	
3	Hogsback.....	5½	2	13 6	1	320	60		
4	Black-Rapids.....	9½	1	10 0	1	300	12		
5	Long-Island.....	14½	3	27 0	3	850	68		
6	Burritt's.....	40½	1	10 6	1	240	14		
7	Nicholson.....	43½	2	15 2	1	500	9		
8	Clowes.....	44½	1	10 0	1	481	16		
9	Merrickville.....	46½	3	25 0	1	159	6		
10	Maitland.....	55	1	4 9	1	270	8		
11	Edmunds.....	59½	1	10 10	1	343	8		
12	Old-Slys.....	60½	2	15 6	1	250	20		
13	Smith's-Falls.....	61½	4	33 9	2	600	24		
14	Premiers Rapides ou Poonamalie.....	64	1	7 9	1	260	5		
15	Narrows.....	83½	1	4 0	1	600	9		
Ascension totale à l'eau basse.....			292 3						
			Chute.						
16	Isthmus.....	87½	1	4 0	1'25	
17	Chaffey's.....	92	1	12 6	0'13	
18	Davis.....	94½	1	9 0	1	300	15	0'06	
19	Jones'-Falls.....	97½	4	60 0	1	300	60	0'25	
20	Brewer's-Upper-Mills.....	108½	2	19 0	1	200	20	1'75	
21	do Lower-Mills.....	110	1	14 2	1	200	12	4'25	
22	Kingston-Mills.....	120½	4	46 8	1	6,042	14	0'25	
23	Kingston.....	126½							
Chute totale à l'eau basse.....			165 4						
Total.....			47			24	15,472		16'46

ANNEXE No 20.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1887, et de leur ouverture au printemps de 1888.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	30 novembre 1887.	1er mai 1888.
Canal Beauharnois.....	1er décembre 1887.	1er mai 1888.
Canal Cornwall.....	4 décembre 1887.	2 mai 1888.
Canal Williamsburg.....	5 décembre 1887.	2 mai 1888.
Canal Welland—		
Nouveau canal.....	5 décembre 1887.	1er mai 1888.
Ancien canal.....		
Ecluse et digue Sainte-Anne.....	28 novembre 1887.	2 mai 1888.
Canal Carillon.....	30 novembre 1887.	2 mai 1888.
Canal Grenville.....		
Ecluse et digue de la Culbute.....	30 novembre 1887.	2 mai 1888.
Chute à Blondeau		
Rideau { Kingston Mills.....	25 novembre 1887.	3 mai 1888.
{ Ottawa.....		
Ecluse Saint-Ours.....	25 novembre 1887.	19 avril 1888.
Canal Chambly.....	1er décembre 1887.	8 mai 1888.
Canal Erié (New-York).....	1er décembre 1887.	10 mai 1888.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton).....	7 janvier 1888.	28 avril 1888.
Travaux du canal Trent.....	25 novembre 1887.	20 avril 1888.

ANNEXE No 21.

Liste des contrats passés entre le 1er juillet 1887 et le 30 juin 1888.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels le contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Chemins de fer subventionnés	Contrat 8,814...	Cie du Grand ch. de f. du Nord.	19 août 1887	Subvention, depuis ½ mille à l'ouest de New-Glasgow jusqu'à Montcalm, Qué.
do	do 8,815...	Cie du Grand ch. de fer Central du Nord-Ouest.	12 sept. 1887	Subvention, depuis Brandon sur le ch. de fer du Pacifique Canadien jusqu'à Battledore, 450 milles (terres).
do	do 8,839...	Cie de c. de f. des Comtés de l'O	22 juillet 1887	Convention supplémentaire, re débentures à 5 pour 100, etc. (modifié le n° 870).
do	do 9,277...	Cie du c. de f. des do	9 février 1888	Convention re, actions-débentures, 4 pour 100 d'intérêt, payables par le gouvernement.
do	do 8,901...	Dominion Lime Company	12 octobre 1887	Subvention, depuis le raccordement Québec-Central, de concession de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Dudswell Lime Co., et de la Dominion Lime Co., comté de Wolfe, Québec.
do	do 8,910...	Cie du c. de f. d'emb. de Harvey	3 do 1887	Subvention, depuis le terminus sud du ch. de fer Albert jusqu'à Harvey Bank, N.B., 3 milles.
do	do 8,911...	Cie du ch. de fer des Joggins	13 do 1887	Subvention, depuis l'extrémité de la partie subventionnée (par la 49e Vic., chap. 10) jusqu'au quai du bassin de Cumberland, N.-E., ¼ mille.
do	do 8,915...	Cie du ch. de fer Montréal et Lac Maskinongé	29 sept. 1887	Subvention, depuis St-Félix de Valois jusqu'à St-Gabriel de Brandon, Qué., 10 milles.
do	do 8,944...	Cie du c. f. Jonction de Guelph	5 nov. 1887	Subvention, 16 milles depuis le ch. de fer du Pacifique Canadien près Campbellville jusqu'à Guelph.
do	do 8,948...	Cie du ch. de fer de Jonction de Beauharnois	21 do	Subvention, depuis Ste-Martine jusqu'à Valleyfield, Qué., environ 20 milles.
do	do 8,949...	Cie du ch. de fer Central de la Nouvelle-Ecosse	12 octobre 1887	Subvention, depuis Lunenburg jusqu'au district de New-Germany, et embranchement jusqu'au quai du chemin de fer Bridgewater, en tout environ 34 milles.
do	do 8,950...	Cie du ch. de fer de Jonction de Montréal et Champlain	25 janvier 1888	Subvention, depuis Fort Covington jusqu'à Massena Springs, 21¼ milles.

do	8,965...	Cie. de pont de ch. de fer de Frédéricton et Ste. Marie	12 oct. 1887	Convention de subvention, (hypothèque) pont entre Frédéricton et Sainte-Marie, N.-B.
do	8,997...	Cie. de c. de f., co. Drummond	1er déc. 1887	Convention de subvention, ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummond jusqu'au bras Sud Ouest de la rivière Nicolet, environ 12½ milles.
do	8,998	Cie. de chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord	12 déc. 1887	Convention de sub., ligne depuis le village Madoc jusqu'au riac en avec le ch. de f. Ont.-Central, environ 6-84 m. dans le rang, Cookshire, jusqu'à la station 1010 dans le rang B, Auckland, comté de Compton, Q., 19½ milles.
do	9,175	Cie. de ch. de f. Minudie, (li'tée)	26 do 1888	Convention de sub., à partir d'un raccordement avec le ch. de fer Joggins, près le pont de c. de f. de la riv. Hébert, jusqu'au village de Minudie, co. de Cumberland, N.E., ½ m.
do	9,283	Cie. de ch. de fer et de houille de Cumberland	12 avril 1888	Convention de sub., Spring-Hill, N.-E. jusqu'au ch. de fer Oxford et New-Glasgow, près le village, N.-E., 14 m.
do	9,286...	Cie. de ch. de fer Grand O'fal	16 mars 1887	Convention de subvention, rivière Saint-François à Pierreville, au chemin de fer Grand-Tronc, station de Saint-Grégoire, 2½ milles.
do	9,280...	Cie. de ch. de fer du Lac-Fréd., Essex et Déroit	6 avril 1888	Convention de subvention, Walkerville, sur la rivière Déroit, à la station de Cedar-Creek, dans le township S., Colchester, comté d'Essex, Ont.
do	9,291...	Cie. de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, (limitée)	8 mai 1888	Convention de subvention, Kentville à Kingsport, comté de King, N.-E.
do	9,299...	Cie. de ch. de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara	5 mars 1888	Convention de subvention, ville de Sainte-Catherine jusqu'au pont qui traverse la rivière Niagara.
do	9,371...	Cie. de ch. de fer de la Vallée de St-Jean et Rivière-du-Loup	26 juin 1888	Convention de convention, Frédéricton vers Woodstock, N.-E., 44 milles.
do	9,397	Cie. de c. de f., Baie des Châl'rs	2 juin 1888	Convention de sub., pour appliquer \$66,000 de l'Acte 46 V. c. 25, aux 30 milles entre le 40e et le 70e mille, au lieu des 30 derniers milles, de Métapédia à Paspébiac.
do	9,442...	Cie. de c. de f., Vallée Tobique	4 sept. 1888	Convention de subvention, depuis la station de Perth-Centre du ch. de fer du Nouveau-Brunswick, 14 milles vers l'île de Plaster-Rock.
do	9,479...	Cie. de ch. de fer, Norfolk-Sud	23 août 1888	Convention de subvention, 17 milles, depuis Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, Ont.
do	9,480...	Cie. de ch. de f. Ontario et Qué.	4 sept. 1888	Convention de subvention, 65 milles, de London à Chatham, Ont.
do	9,486...	Cie. de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec	31 juil. 1888	Convention de subvention, 20 milles de chemin de fer, de Tamworth à Tweed, Ont.
do	9,491...	Cie. de ch. de fer de Brantford, Waterloo et Lac-Érié	16 août 1888	Convention de subvention, 16½ milles de chemin de fer, de Brantford à Waterford, Ont.
do	9,497...	Cie. de ch. de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	31 do 1888	Trans. des approvements de l'Etat, de Régina à Saskatchewan.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels le contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Ch. de fer du Cap-Breton	Contrat 8,827...	Isbester et Reid	17 juil.	1887 Construction de la partie du ch. de fer du Cap Breton comprise entre le détroit de Canso et Grand-Narrows, Cap-Breton, N.-E.
do	do 9,494...	W. J. Sims	21 juin	1888 Régalaie sur le ch. de fer du Cap-Breton, depuis le 20e jusqu'au 24e mille à l'est de Grand-Narrows.
do	do 9,495...	Ross et McDonald	26 do	1888 Régalaie sur le ch. de fer du Cap Breton depuis le 24e jusqu'au 29e mille à l'est de Grand-Narrows.
do	do 9,496...	John McKeen et Cie.	25 do	1888 Régalaie sur le C. F. C.-Breton depuis le 29e mille jusqu'au terminus à la Pointe de la Batterie, et embranchement pour raccorder avec le c. de f. de la Cie houillère l'ut'iale.
do	do 9,505...	McNeil, McDougall et McNeil	19 do	1888 Régalaie, etc., chemin de fer du Cap-Breton, de la station O. au 8e mille.
do	do 9,508...	McAdam et Grant	19 do	1888 Régalaie, etc., ch. de f. du C.-Breton, du 8e au 12e mille.
do	do 9,232...	Isbester et Reid	27 fév.	1888 Construction d'un bloc en caissons à la Pointe Tupper, N.-E., pour le chemin de fer du Cap-Breton.
Ch. de fer Oxford et New Glasgow.	do 8,913...	McDonald et O'Brien	3 oct.	1887 Construction d'une section du ch. de fer Oxford et New-Glasgow, depuis la station d'Oxford jusqu'au chemin Oxford et Birch Ridge, N.-E., 3 milles.
do	do 8,931...	Rhodes, Curry et Cie	17 do	1887 Cons. à la jonction d'Oxford de bâtiments de gare pour le ch. de fer Oxford et N.-v.-Glasgow.
do	do 9,001...	Gray, McManus, Trices et Cie	8 nov.	1887 Construction d'un embranchement de 28 milles du ch. de fer Oxford et New-Glasgow, de Mingo à Pictou du ch. Birch Hill à Pugwash, 13 milles.
do	do 9,037...	McDonald, O'Brien et Cie	5 jan.	1888 Cons. de la section 1, ch. de fer Oxford et New-Glasgow, du ch. Birch Hill à Pugwash, 13 milles.
do	do 9,039...	do	5 do	1888 Cons. de la section 3, ch. de f. Oxford et New-Glasgow, de la jonction de Pugwash à Wallace, 7 milles.
do	do 9,042...	Stewart et Jones	16 déc.	1837 Cons. de la section 4, ch. de fer Oxford et New-Glasgow, station de Wallace au chemin Mingo, 17 milles.
do	do 9,044...	Donald Sutherland	5 jan.	1888 Cons. de la section 2, ch. de fer Oxford et New-Glasgow, de la jonction de Pugwash à Pugwash, 5 milles.
do	do 9,063...	Chas. Cammell et Cie (limitée)	28 déc.	1887 Fournir 7,000 tonnes de rails d'acier pour le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, livrés sur le quai du ch. de fer International à Halifax.
do	do 9,226...	Archibald Campbell	29 fév.	1888 Fournir 9,000 traverses de pèche pour le ch. de f. Oxford et New-Glasgow, livrées 7,000 entre la riv. Dewais et la riv. aux Français, 2,000 à l'ouest et près le c. Mingo.

do	do 9,234...	J. C. McDougall et T. Giles	26 mars	1888 Construction d'un quai au havre de Pugwash, N.-E., chemin de fer Oxford et New-Glasgow.
do	do 9,295...	R. L. Black	28 avril	1888 Fournir 91,000 traverses pour le chemin de fer Oxford et New-Glasgow.
do	do 9,458...	McDougall et Giles	19 juillet	1888 Construction d'une section de 3/4 de mille du chemin de fer Oxford et New-Glasgow, depuis la station 220 embranchement de Pugwash, jusqu'au quai du C. F. Pugwash.
Ch. de fer de l'île du Prince-Edouard	do 9,009...	Barrow Hematite Steel Co. (à responsabilité limitée)	5 oct.	1887 Fournir 500 tonnes de rails d'acier à rebord, 50 lbs par verge, et plaques pour ecisses, pour le chemin de fer de l'I. P.-E., livrées à Charlottetown, I. P.-E.
do	do 9,034...	Patent Nut and Bolt Co. (à responsabilité limitée)	28 oct.	1887 Fournir 4 tonnes de boulons et écrous pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, livrées à bord du navire à Barrow-in-Farress.
do	do 9,236...	John R. Larkin	17 janv.	1888 Livrer des traverses pour le chemin de fer de l'I. P.-E., 37,000 de pèche et 10,000 d'épauette noire, entre les stations Wellington et Bloomfield.
do	do 9,237...	A. McKinnon	18 do	1888 Livrer, pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard 10,000 traverses de pèche à la station Coleman.
do	do 9,238...	Richard Smallman	17 do	1888 Livrer, pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 1,500 traverses de pèche à la station O'Leary.
do	do 9,239...	F. T. Arsenault	17 do	1888 Livrer, pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard 1,500 traverses de pèche entre les stations du Nord et Saint-Nicholas.
do	do 9,240...	Robert Ellis (ainé)	17 do	1888 Livrer, pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard 5,000 traverses de pèche à la station O'Leary.
do	do 9,241...	Donald McKenzie	17 do	1888 Livrer, pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard 500 traverses de pèche à la station du Nord.
do	do 9,242...	Edward Lidstone	18 do	1888 Livrer, pour le chemin de fer de l'I. P.-E., 800 traverses de pèche entre le lot 10 et la station de Bloomfield.
do	do 9,243...	Neil Buchanan	17 do	1888 Livrer, pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 600 traverses de pèche sur le chemin de fer de l'I. P.-E.
do	do 9,380...	Archibald et Cie	23 mai	1888 Fournir 6,500 ton de houille pour le ch. de fer de l'I. P.-E.
do	do 9,395...	Barrow Hematite Steel Co (à responsabilité limitée)	8 do	1888 Fournir 400 tonnes de rails d'acier à rebord, 50 lbs. par verge, pour le chemin de fer de l'I. P.-E.
do	do 9,396...	Bayliss, Jones et Bayliss	11 do	1888 Fournir 3 tonnes de boulons et écrous pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.
Chemin de fer Intercolonial	do 8,927...	Cie houillère Intercoloniale (à responsabilité limitée)	1er juil.	1887 Fournir 24,000 tonnes (2,240 lbs) de houille pour le ch. de fer Int. livrées à bord des wagons de ch. de fer, sur la voie d'évit. de Drummondville, ainsi que demandé par le garde-magasin pour l'x. comm. le 30 juin 1887.
do	do 8,934...	John F. Teed	16 sept.	1887 Hangar et Plateforme à houille à Amherst, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,935...	do	13 do	1887 Réserver de la capacité de 15,000 gallons à Inghantown pour le ch. de fer Int. (embranchement d'Inghantown).
do	do 8,936...	G. O. Dunlop	12 do	1887 Forge, Moncton, pour le chemin de fer Intercolonial.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Ochemin de fer Intérecolonial	Contrat 8,937....	C. Gagnon.....	30 juillet 1887	Remblai et abords du pont sur pilotis de l'embranch. de Sackville, au quai du ch. de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Édouard, à Sackville, N.-E., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,938....	R. R. Oall.....	23 août 1887	Hangar et plat-forme à houille à Sainte-Flavie, P.-Q., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,939....	do	9 sept. 1887	Cendrier en pierre à Sainte-Flavie, P.-Q., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,940....	James Brown.....	27 août 1887	Rallonge au hangar à fret, jonction de Kent, pour le ch. de fer Intérecolonial.
do	do 8,941....	T. C. Connor et R. C. Donald..	9 sept. 1887	Reconstruction du quai n° 2 à Richmond, pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,942....	A. McQueen et H. Cameron	17 août 1887	Hangar à fret à Antigonish, N.E., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,943....	John F. Teed	9 sept. 1887	Atelier de peinture à Moncton, N.B., pour le ch. de fer Int. à Shediac, N.B., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,946....	Jas. Brown.....	16 do 1887	Construction d'un hangar et d'une plateforme à houille à Shediac, N.B., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,951....	Wm. Starkey.....	26 do 1887	Construction de six réservoirs de la capacité de 50,000 galls. à Hampton, Petitcodiac, Pin-Rouge, St-Fabien, Ste-Anne et St-Charles, pour le ch. de fer Intérecolonial.
do	do 8,953....	Jas. Brown.....	21 do 1887	Gare et hangar à fret, Adamsville, N.B., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,954....	Jas O. Fish.....	9 do 1887	Réparer le quai de Newcastle, pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,955....	Henry White	12 do 1887	Maçonnerie sous le passage à niveau, à Bathurst, N.-B., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,956....	D. Gallant	31 août 1887	Rallonge et réparations, gare de Rogersville, N.-B., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,978....	A. Grant et Fils	9 sept. 1887	Construction d'un viaduc en bois au passage à niveau de Morency, pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,979....	E. T. Nesbitt	16 do 1887	Construction d'un abri paraneige à St-Arsène, pour le ch Int
do	do 8,980....	do	16 do 1887	do do pès l'Ile Verte do
do	do 8,981....	David Roy et Frère.....	9 août 1887	Construction d'une gare au Cap Saint-Ignace do
do	do 8,982....	John P. Mowat	25 sept. 1887	do do à Flatlands. do

do	do 8,983....	Barry et Powers	16 do 1887	Construct d'une clôture paraneige, 1,000 perches linéaires, entre Ste-Flavie et Lévis, pour le ch. de f. Intérecolonial.
do	do 8,984....	Philibert Onellet	16 do 1887	Construction d'une rallonge à l'atelier des machines, Rivière-du-Loup, pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,986....	Cie. de chemin de fer et houillière de Cumberland.....	30 juillet 1887	Fournir 120,000 tonnes de houille, pour le chemin de fer Intérecolonial, livrées à la jonction de Spring-Hill.
do	do 8,988....	A. Grant et Fils	25 sept. 1887	Construction d'un abri paraneige près la gare d'Assamet-quegan, pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,990....	Jas. Brown.....	12 oct. 1887	Construction d'une plateforme à houille à Dorchester, N.-B., pour le chemin de fer Intérecolonial.
do	do 8,991....	do	12 do 1887	Construction d'une plateforme à houille à Sussex.
do	do 8,992....	Carnier, Lainé et Cie	16 sept. 1887	Construction d'abris paraneige en fer à 1,000 pieds linéaires, à 2 milles au sud d'Harlakon. { 300 do do à 2 milles au nord do
do	do 8,993....	R. R. Oall	17 oct. 1887	Const. de clôtures paran. entre Newcastle et Campbellton.
do	do 8,994....	Angus McQueen et Cie	22 do 1887	Construction d'un caisson à Pictou, N.-E., près la remise aux loc motives, chemin de fer Intérecolonial.
do	do 9,008....	Jas. Brown	17 do 1887	Construction de clôtures paraneige entre Moncton et Newcastle, chemin de fer Intérecolonial.
do	do 9,036....	J. F. Teed	22 nov. 1887	Construction d'un hangar et d'une plateforme à houille, jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intérecolonial.
do	do 9,054....	Dubs et Cie, de Glasgow, Ecosse .....	.....	Construction de cinq locomotives à quatre roues, livrées à Halifax, en entrepôt, chemin de fer Intérecolonial.
do	do 9,174....	Cie. Macdonald (limitée).....	6 fév. 1888	Monter des tuyaux pour chauffer à la vapeur l'atelier de peinture de Moncton, chemin de fer Intérecolonial.
do	do 9,228....	McQueen et Cameron	4 do 1888	Construction d'un hangar à houille pour le chemin de fer Intérecolonial, à Stellarton, N.-E.
do	do 9,284....	Wm. Lewis et Fils	22 do 1888	Construction de deux viaducs pour le chemin de fer Intérecolonial à Rosches, près Nappan, N.-E., et à Middle-River-Road, près Bathurst, N.-B.
do	do 9,292....	Robt. Smith.....	6 mars 1888	Construction d'un ponton et d'un hangar, Lévis, pour l'embranchement St-Charles, ch. de fer Intérecolonial.
do	do 9,315....	John F. Teed	10 avril 1888	Construction d'un quai en pilotis et d'un hangar à fret à la créosote à Pictou, N.-E., pour le ch. de f. Intérecolonial.
do	do 9,331....	Julien Chabot	1888	Pour le service de son steamer <i>Admiral</i> sur la baie des Chaleurs, entre Dalhousie et Gaspé, ou à autres points si requis se raccordant avec le ch. de fer Intérecolonial, pendant cinq ans.
do	do 9,357....	D. Hallisey	17 mars 1888	Oùtures sur le chemin de fer Intérecolonial : — 640 perches, entre la jonct. Windsor et Pointe-du-Chêne. { 126 do do la jonct. Painsée et Pointe-du-Chêne.
do	do 9,358....	J. O. Calhoun.....	17 do 1888	do do Newport et Windsor. { 840 do do Amherst et la jonction Painsée.
do	do 9,359....	Jas. Geddes	17 do 1888	do do Moncton et Newcastle. { 3,676 do do Saint-Henri et Quanaud.
do	do 9,360....	Sumner et Cie.....	17 do 1888	do do Campbellton et Sainte-Flavie. { 1,280 do do
do	do 9,361....	Dan. Gunn	17 do 1888	do do Truro et Londonderry, { 4,876 do do
do	do 9,361....	do	17 do 1888	do do Truro et Londonderry, { 2,160 do do

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels le contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Ch. de fer Intercolonial.....	Contrat 9,364...	S. M. Dunn.....	17 mars 1888	1,450 perches entre Newcastle et un point ci. q. milles à l'est de Beaver Brook.
do	do 9,363...	Sutherland et McQuarrie.....	17 do 1888	do 510 do Sussex et Bloomfield.
do	do 9,364...	Humphreys et Trites.....	10 do 1888	do 3,840 do Sainte-Flavie et la Rivière-d.-Loup.
do	do 9,366...	Canada Locomotive & Engine Co. (resp. limitée).....	25 mai 1888	do 1,090 do Boundary-Creek et Penobscot.
do	do 9,376...	Robt. Maxwell.....	16 avril 1888	Quatorz locomotives, à quatre roues massives, pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 9,377...	James Graham.....	17 mars 1888	Cloûtures sur le chemin de fer Intercolonial— { Entre Londonderry et Spring-Hill, 5,040 perches. do Spring-Hill et Amherst, 1,520 perches. do Mulgrave et Antigonish, 3,100 perches. do Junction de Wind-or et Truro, 2,300 perches. do Pictou-Landing et Saint-Martin, 320 perches. do Antigonish et New-Glasgow, 3,000 perches. do Riverside et Valley, 2,400 perches. do Red-Pine et un point cinq milles au sud de Petite-Roché, 775 pieds. do Belladune et Rivière-Jacquet, 20 perches. do Charlo et la jonction Dalhousie, 75 perches. do Vieilles solives pour le chemin de fer Intercolonial. 3 paires d'une portée de 193 pieds, 1 paire d'une portée de 18 pieds, 2 paires d'une portée d. 17 1/2 pieds, 1 paire d'une portée de 15 pds, 1 paire d'une portée de 14 1/2 pds, 3 paires d'une p. de 14 pds, 6 paires d'une p. 12 pds.
do	do 9,378...	R. R. Call.....	28 avril 1888	Fournir 5,000 tonnes de rails d'acier à reb. rid (67 lbs. par verge) pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 9,379...	Wm. Lewis et Fils.....	1er mai 1888	Opérations de messageries sur le ch. de fer Intercolonial et le ch. de fer de Prolongement-Est.
do	do 9,394...	Barrow Hematite Steel Co. (resp. limitée).....	8 do 1888	Fournir environ 15,000 tonnes de houille pour le ch. de fer Intercolonial pendant 12 mois depuis le 1er juillet 1888.
do	do 9,405...	Cie de messagerie Int'nale.....	15 juin 1888	Fournir environ 15,000 tonnes de houille pour le ch. de fer Intercolonial pendant 12 mois depuis le 1er juillet 1888.
do	do 9,439...	Cie. houillère de l'Acadie (resp. limitée).....	15 juillet 1888	Fournir environ 15,000 tonnes de houille pour le ch. de fer Intercolonial pendant 12 mois depuis le 1er juillet 1888.
do	do 9,440...	Black Diamond Coal Co. (resp. limitée).....	28 juin 1888	Fournir environ 15,000 tonnes de houille pour le ch. de fer Intercolonial, pendant 12 mois depuis le 1er juillet 1888.

[1888]

do	do 9,443...	Etienne Dussault.....	21 mai 1888	Rallonge au quai du ch. de fer Intercolonial à Lévis, Qué
do	do 9,460...	Cie. houillère Internationale (limitée).....	28 juin 1888	Fournir 15,000 tonnes de houille, pour le ch. de fer Intercolonial, pendant un an.
do	do 9,461...	Cie. de ch. de fer et houillère de Cumberland (limitée).....	12 juillet 1888	Fournir 125,000 tonnes de houille pour le chemin de fer Intercolonial, pendant un an.
do	do 9,462...	Cie. houillère Phoenix (limitée).....	4 do 1888	Fournir 20,000 tonnes de houille pour le chemin de fer Intercolonial, pendant un an.
do	do 9,471...	S. D. Oakes.....	11 do 1888	Construction d'un quai en saisons à Mulgrave, N.-E., pour le ch. de fer Intercolonial.
do	do 9,472...	B. Flynn.....	11 do 1888	Construction de deux débarcadères d'hiver en saisons à Pictou, N.-E., pour le ch. de fer Intercolonial.
do	do 9,473...	J. et A. Carson.....	11 do 1888	Rallonge et changements à la gare des voyageurs, à Pictou, N.-E., pour le ch. de fer Intercolonial.
do	do 9,481...	McQueen et Cameron.....	28 juin 1888	Prolongement du hangar à fret à Westville, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 9,490...	{ Rousseau et Mather..... } { Cie. de ponts en fer de } Montreal, Hochelaga..... }	14 mai 1888	Deux arches de pont en acier ou en fer sur la rivière de l'île Verte, chemin de fer Intercolonial.
do	do 8,947...	Lalor et May.....	6 oct. 1887	Pierre pour parer ou protéger la digue de Dunnville, canal Welland.
do	do 120,567...	Heyzel Frères.....	20 juillet 1888	Soumission acceptée pour 178 pierres de limite, terrains du canal Welland, Allsburg à Port-Colborne.
do	do 2,591...	Robt. Weddell.....	28 août 1888	Un pont tournant en treillis d'acier sur le creek Chippewa, comté de Welland.
do	do 8,920...	Mills et Corbett.....	19 oct. 1887	Abords du pont tournant, Smith's-Falls, canal Rideau.
do	do 8,974...	Burns et Smith.....	14 nov. 1887	Caissons, etc., pour les abords du pont, Smith's-Falls, canal Rideau.
do	do 8,975...	do	14 do 1887	Reconstruction du tablier du pont de Manotick, c. Rideau.
do	do 9,007...	Robert Cummings.....	16 do 1887	Construction de 200 pieds de quai en saison, à l'ouest du bassin du c. Rideau, près la rue Maria, Ottawa.
do	do 9,406...	W. Davis et Fils.....	12 juillet 1888	Prolongement du canal Tay, dans la ville de Perth, bassin, quais, etc.
do	do 9,482...	Robert Weddell.....	22 août 1888	Construction de 3 ponts sur le canal Tay, à Perth, Ont.
do	do 9,488...	Alexander de Lorimer.....	16 do 1888	Mur en maçonnerie brute, canal Lachine, en aval de l'écluse de la côte Saint-Paul, environ 500 pds. de long.
do	do 8,917...	Robert Weddell.....	14 sept. 1887	Ponts, à Buckhorn, Burleigh et Fenelon Falls, Trent.

[1888]

OTTAWA, 21 novembre 1888.

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE

ETAT

1° Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			<i>Chemin de fer Intercolonial.</i>	
29 mars '88	1 an	Canada Ry. News Co.	Permis de vendre des livres à la gare de Saint-Jean.	
1er juill. '88	do	do	Permis de vendre des livres, etc., sur les trains de l'Intercolonial.	
1er do '88	do	Jos. Fortin	Permis de vendre des livres, etc., de la Pointe-Lévis à Campbellton.	
21 févr. '88	5 do	King Frères	Affermage du quai de Hadlow, comté de Lévis et des lots A, B, C, près de là.	Quai
			<i>Canal Cornwall.</i>	
13 mars '88	Dur. bon plaisir du gouvern.	Lemay et Campbell.	Lot de la rue Water, Cornwall, en face de la rue Amelia.	Terrains à charbon.
			<i>Canal Welland.</i>	
11 oct. '87	do	C. J. Page	Surplus d'eau du coursier, ville de Welland.	Lumière électr. pour la ville.
26 do '87	do	C. Swayze	Partie du lot 26, dans la 5e conces., Crowland, ville de Welland.	Dépendances
10 nov. '87	50 ans	St. Catharines & Niagara Cen Ry. Co.	Droit de pass. du ch. de fer sur les ter. du can. Thorold et Grantham.	Chemin de fer
24 déc. '87	21 ans, renouvelable pour toujours.	Municipalité, village, Merritton.	Marlatt's Pond, près l'écluse de prise d'eau et du coursier pour fournir de l'eau à Merritton.	Etang.
12 janv. '88	Dur. bon plaisir du gouvern.	Rolston et Haskins	Part. de l'emp. du moulin Mittleberger, etc., Dunnville.	Lumière électr. pour le village.
			<i>Canal Beauharnois.</i>	
13 do '88	21 ans, renouvelable pour toujours.	Municipalité, Salisbury de Valleyfield.	Lot de grève n° 830, à Valleyfield, en aval de la digue, Grande Ile.	Fournir de l'eau à la ville.
13 do '88	do	Cie. Electrique de Valleyfield (l'ée).	Lot de grève n° 830, à Valleyfield, en aval de la digue, Grande Ile.	Lumière électr. pour la ville.
13 do '88	Dur. bon plaisir du gouvern.	Succ. Jas. McDonald	Lot de grève n° 830, à Valleyfield, en aval de la digue, Grande Ile.	Jour pour le moulin à farine
			<i>Ile du Prince-Edouard</i>	
23 juin '88	Révocable en tout temps.	Commis. de l'aqued de Charlottetown	Permission de poser un conduit d'eau sur les terrains du ch. de f. I.P.E., près Charlottetown.	Fournir de l'eau à la ville.
			<i>Canal Rideau, etc.</i>	
1er mai '88	Dur. bon plaisir du gouvern.	W. W. Bedford	Part. du lot n° 21. fe con., S. Elmsley, à Olive's Ferry.	Résidence d'été.
28 avril '88	do	Rideau Skating and Curling Club.	Partie de la rés., S. de la Grande-Tranchée, et S. de la rue Maria, Ottawa.	Abri de chaloupes, patinoir et jeu de galets.

[1888]

No. 21.

GÉNÉRAL.

les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Force du pouvoir hydraulique loué	Étendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement de chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	
			\$ cts.	\$ cts.			
		1er mars '88	300 00	75 00	Par trimestre.	1er mars '88	
		1er juill. '88	1,232 58	102 71	Par mois.	1er juill. '88	D'avance.
		do	400 00	33 34	do	do	do
		1er juin '88	200 00				Les locataires devant conserver \$200 du loyer pour les réparations et l'entretien du quai.
	15 X 90 pds X 4 pds	1er avril '88	10 00	10 00	1er avril...	Sur livraison du bail.	D'avance.
20 f. de c.		1er oct. '87	120 00	120 00	1er oct. ...	1er oct. '87	do
	0 03 acres.	1er juill. '87	5 00	5 00	1er juill. ...	Sur livraison du bail.	Il a payé \$20 pour occupation antérieure.
		10 nov. '87	1 00	00	10 nov. ...	10 nov. '88	
	800 X 250 p 16 X 14 pouces.	1er janv. '88	400 00	200 00	1er janv. et 1er juil.	1er juil. '89	Une année gratuitement pour bâtir.
25 f. de c.	0 30 acres.	do	115 00	115 00	1er janv. ...	Sur livraison du bail.	D'avance. Annule le bail n° 8,641. Eau, 25 f. de c. à \$4, = \$100; terre, \$15.
30 f. de c.	105 X 30 pd	1er janv. '87	105 00	52 50	1er jan. et 1er juil.	1er juil. '87	Annule le bail n° 8,510.
30 do ...	90 X 30 pd	do	105 00	52 50	do	do	
	1,500 pieds	1er oct. '87	15 00	15 00	1er oct. ...	Sur livraison du bail.	
			Gratis				
	0 76 acres.	1er mai '88	3 00	3 00	1er mai. ...	Sur livraison du bail	D'avance.
	0 83 do	1er avril '88	125 00	31 25	Par trimestre.	do	do

[1888]

ETAT GÉNÉRAL indiquant: 1° Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés.

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			<i>Canal Lachine.</i>	
19 juil. '87	5 ans. ensuite 15 ans.....	C. M. Acer	Partie du lot n° 323, quartier Ste-Anne, Montréal.	Hôtel.....
1er fév. '88	Durant bon plaisir.....	Cie du Grand Tronc du Canada.....	La voie d'évitement du ch. de f. du gouvernement, O. du bassin Wellington, Montréal.	Charger les wagons à houille.
30 août '87	do	E. Ouellette et Cie...	Lot en amont des écluses de Lachine entre le vieux canal et l'entrée d'amont du nouveau.	Abriter la houille et le bois.
23 nov. '87	do	"Cité de Montréal."	Terrain du canal au déversoir de décharge, bassin n° 2, et la digue de Montréal.	Station pour vider les égouts.
do	do	A. W. Ogilvie et Cie.	Lot N.O. de la rue du Moulin, Montréal, N. du déversoir de décharge, bassin n° 2, pour abri dur. le jour	Sur. et hangar...
25 mai '88	do	Cie de chars urbains de Montréal.....	Poser une double voie au-dessous du pont de la rue Wellington, Mont	Tramway.....
18 janv. '88	9 mois.....	George-End	Lots 10, 11, O. du bassin St-Gabriel n° 3, Montréal.	Abriter le bois de construction.
1er mai '88	Durant bon plaisir.....	Père Poulin.....	Lots nos 1 et 2, O. de St-Gabriel, bassin n° 4, Montréal.	do
do	do	Louis Fortin	Lots sur le côté N. O. du canal de Ste-Cunégonde.	Cour à houille...
27 avril '88	do	Cie du C.F. Canadien du Pacifique, loc. de l'Atlantiq. et du C.F. du N.-O.	Poser une voie sur le dépôt de déblais, N. du canal, à Lachine.	Embranchement.

publiques loués sur les canaux et chemins fer, etc.—Fin.

Forcedu pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	
			\$ cts.	\$ cts.			
.....	600×100 p.	1er déc. '87	600 00	600 00	1er déc.....	Sur livraison du bail.	Annule le bail, n° 6,866. Loyer réduit à \$400 pour la 1re année, depuis le 1er déc 1887. Par A. C.
.....	862 p. long	1er août '85	120 00	10 00	Mensuel..	1er de chaq'e mois.....	
.....	13,420 pds	1er mai '85	30 00	30 00	1er mai....	do	Et les taxes de débarquement seulement.
.....	Digue et 85×34 pds	1er sept. '87	1 00	1 00	1er sept....	do	
.....	2,278 pds.	do '87	10 00	10 00	do	do	
.....	.....	1er jan. '88	1 00	1 00	1er jan....	1er jan. '88	
.....	23,214 pds	1er août '87	200 00	200 00	.....	17 déc. '88	Expiré le 1er mai 1888.
.....	19,046 pds	16 jan. '88	380 92	380 92	1er mai....	Sur livraison du bail.	Annulé, n° 8,399.
.....	80×50 pds	1er mai '88	40 00	40 00	do	do	
.....	1,840 pieds long.	do '88	10 00	10 00	do	do	

29^e—Propriétés achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées		Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
			Chemin de fer du Cap-Breton.					
			Lots.	District.				
13 jan. 1887	H. McNeil	Sa Majesté.	4	Grand-Narrows	C. de f. Cap-Breton	5.72	28 60	
13 do	1887 H. D. McNeil	do	5, 6	do	do	6.20	6 20	
13 do	1887 Donald McNeil	do	8	do	do	2.10	2 10	
13 do	1887 Roderic McNeil	do	9	do	do	2.80	5 60	
13 do	1887 Allan McNeil	do	11	do	do	2.10	72 40	ont \$44 pour
14 do	1887 John McNeil	do	12	do	do	3.40	8 50	carrière.
14 do	1887 John McKinnon	do	13	Ile Christmas	do	2.00	5 50	Et déblai supplé-
15 do	1887 John McNeil	do	14	do	do	1.30	1 30	mentaire.
15 do	1887 John McNeil	do	16	do	do	1.20	3 60	
19 mars 1887	Corp Ephis O. E. diocèse d'Antigonish.	do	17	do	do	3.80	152 00	
14 jan. 1887	J. McKinnon	do	18	do	do	0.20	0 80	Et déblai sup-
14 do	1887 A. McNeil	do	19	do	do	1.30	5 20	plémentaire.
15 do	1887 M. McDougall	do	24	do	do	7.80	62 40	
15 do	1887 M. McKenzie	do	25	do	do	1.50	12 00	
15 do	1887 M. McDougall	do	26	do	do	1.40	7 00	
15 do	1887 M. McKenzie	do	27	do	do	1.60	10 40	
15 do	1887 Neil McKenzie	do	29	do	do	0.80	12 80	
15 do	1887 John McKenzie	do	30	do	do	2.40	6 40	
15 do	1887 Donald McNeil	do	31	do	do	1.10	4 80	
13 do	1887 H. D. McNeil	do	32	Goose Pond	do	0.70	3 00	
31 do	1887 S. McNeil	do	33	do	do	4.60	9 00	
15 do	1887 John McNeil	do	35	do	do	0.90	1 80	
17 do	1887 J. McDougall	do	36	do	do	2.40	4 80	
17 do	1887 J. H. McNeil	do	37	do	do	2.50	12 60	
17 do	1887 D. McDougall	do	38	do	do	1.50	9 00	
17 do	1887 D. McKenzie	do	39	do	do	4.50	22 50	
17 do	1887 M. McDougall	do	40	Grande Grève	do	1.90	3 80	
17 do	1887 M. McDonald	do	41	do	do	3.90	11 70	
17 do	1887 Neil McDougall	do	42	Goose Pond	do	0.80	39 80	
17 do	1887 Neil McKinnon	do	44	Grande Grève	do	0.60	3 60	
17 do	1887 Joseph McKinnon	do	45	do	do			

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Lots.	District.	Comté.	Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
17 do	1887 R. McNeil	do	46	do	do	do	1.51	3 02	Domages addi-
17 do	1887 R. McNeil	do	47	do	do	do	1.48	2 96	tionnels pour
17 do	1887 A. McNeil	do	48	do	do	do	2.16	7 40	changement
17 do	1887 J. Cameron	do	49	do	do	do	1.54	10 80	de ligne.
17 do	1887 J. McKinnon	do	50	do	do	do	0.78	5 39	
4 nov. 1887	A. McDougall	do	52	do	do	do	0.80	3 90	
18 jan. 1887	M. McNeil	do	53	do	do	do	0.73	12 00	
18 do	1887 R. McNeil	do	54	do	do	do	1.56	3 65	
18 do	1887 Mary McLean	do	59	Grande-Grève	do	do	4.80	4 80	
19 do	1887 D. McKinnon	do	61	Shunacadie	do	do	2.50	12 80	
19 do	1887 A. McKinnon	do	64	do	do	do	1.93	3 65	
19 do	1887 J. McKinnon	do	67	do	do	do	1.94	9 70	
19 do	1887 J. McKinnon	do	68	do	do	do	3.02	9 06	
19 do	1887 S. McNeil	do	72	do	do	do	3.02	9 06	
19 do	1887 S. McNeil	do	74	do	do	do	3.02	12 21	
19 do	1887 N. McNeil	do	77	do	do	do	4.07	11 85	
19 do	1887 J. McKinnon	do	75	do	do	do	3.95	3 83	
21 do	1887 R. McMillan	do	128	Boisdale	do	do	0.81	5 04	
21 do	1887 Catherine McMillan	do	129	do	do	do	0.77	2 31	
21 do	1887 A. McMillan	do	130	do	do	do	0.84	3 36	
29 do	1887 Rév. A. F. McGillivray	do	132	do	do	do	2.07	20 70	
31 do	1887 J. Campbell	do	136	do	do	do	1.69	6 76	
31 do	1887 D. McDonald	do	137	do	do	do	1.63	6 12	
31 do	1887 Mary McDougall	do	138	do	do	do	1.61	6 44	
1er fév. 1887	A. McSween	do	143	do	do	do	3.12	9 36	
1er do	1887 N. McNeil	do	144	Barachois	do	do	5.05	15 15	
1er do	1887 M. McIntyre	do	145	Boisdale, Barrachois	do	do	2.72	19 04	
1er do	1887 D. McNeil	do	146	do	do	do	3.42	20 41	
1er do	1887 M. McSween	do	147	do	do	do	1.33	10 64	
1er do	1887 M. McSween	do	148	do	do	do	1.91	15 28	
1er do	1887 M. McSween	do	149	do	do	do	16.88	168 80	
10 mars 1887	D. McDonald	do	154	do	do	do	0.69	6 90	
18 do	1887 Donald Lyne	do	157	Long Island, Barachois	do	do	2.87	17 22	
2 fév. 1887	N. L. Nicholson	do	168	do	do	do	8.73	26 19	
2 do	1887 John Nicholson	do	160	do	do	do	6.05	60 50	
2 do	1887 N. McNeil	do	165	do	do	do	4.11	61 65	
2 do	1887 D. McKinnon	do	166	do	do	do	2.70	40 50	
2 do	1887 D. Steele, et al	do	170,	do	do	do	4.47	8 67	
3 do	1887 D. Steele, et al	do	170a,	do	do	do			
3 do	1887 D. Steele, et al	do	170b,	do	do	do			
19 oct. 1887	J. B. O'Handly, et al	do	173, 174	Rivière George	do	do	3.33	11 67	
29 sept. 1887	H. Ferguson, et al	do	180	do	do	do	4.44	66 60	
5 fév. 1887	D. Debeson, et al	do	182	do	do	do	2.28	34 20	
5 do	1887 A. Debeson	do	183	do	do	do	1.37	20 55	
5 do	1887 W. Almond	do	184	do	do	do	4.68	69 99	
7 do	1887 W. Gillis	do	185	do	do	do	5.62	81 30	
7 do	1887 W. Gillis	do	186	do	do	do	4.11	61 65	
7 mars 1887	V. Carmichael	do	187	do	do	do	2.70	40 50	
7 fév. 1887	A. Moore	do	188	do	do	do	8.67	94 27	

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.		Pour quel usage.	Etendue. Acres.	Prix de vente. \$ cts.	Observations.
			Chemins de fer du Cap-Breton.—Suite.					
			Lots.	District.				
8 fév. 1887	Luke Day, et al.,	sa Majesté...	194	Rivière George.....	Cap-Breton.	3-33	39 96	
8 do 1887	A. Gillis, et al.,	do	197	do	do	6-34	19 01	
8 do 1887	T. Dowling, et al.,	do	198	do	do	8-66	86 60	
12 do 1887	Veuve E. G. Moore.	do	201	En arrière la riv. George	do	1-84	9 20	
12 do 1887	D. McQuinn.	do	203	Creek de Letkohe	do	2-05	12 30	
12 do 1887	D. McDonald, et al.,	do	204	do	do	38 28	38 28	
12 do 1887	Eliza McDonald	do	206	do	do	5-49	31 84	
14 mars 1887	T. F. Moore.	do	210	do	do	0-43	1 29	
11 do 1887	M. Musgrave, et al.,	do	212	Pte. Plaisante	do	2-49	400 00	
11 do 1887	Rev. R. McQuarrie.	do	212 1/2	Balls-Creek	do	16-00	150 00	
11 do 1887	Chas. Jefferson.	do	213	do	do	0 09	0 80	
11 do 1887	Peter Grant	do	215	do	do	4-31	55 12	
14 do 1887	J. Campbell.	do	217	do	do	0 82	12 30	
14 do 1887	H. Granmeyer.	do	218	do	do	1-97	40 76	
14 do 1887	A. Granmeyer.	do	220	Bras Nord-Ouest	do	1-41	43 20	
22 sept. 1887	J. Lewis, et al.	do	223	do	do	0-97	56 96	
10 fév. 1887	J. W. Jefferson.	do	225	Ball's-Creek.	do	3-26	19 66	
10 do 1887	Eliza Jost.	do	228	Coxheath	do	20-14	182 80	
9 do 1887	do	do	230	do	do	6-29	22 87	
20 sept 1887	A. McKinnon, et al.	do	234, 234 1/2	do	do	7 49	18 47	
8 août 1887	J. E. Burchell.	do	241	Srdney	do	1-56	78 12	
16 do 1887	V. McFarlane.	do	243	Gibbon's-Bridge.	do	1-45	235 00	
15 do 1887	H. McKinnon.	do	243	do	do	0-77	30 80	
14 jan. 1887	J. McDougall.	do	20	Ile Christmas	do	1-98	250 00	
21 do 1887	Ann McKenzie.	do	28	do	do	0-70	5 00	
18 do 1887	Y. McLean.	do	53	Grand Etang	do	1-40	8 41	
18 do 1887	J. McPhee.	do	62	do	do	1-55	4 59	
19 do 1887	S. McKinnon.	do	65	Shunacadie.	do	3 51	24 70	
19 do 1887	J. and C. McNeil et al.	do	74	Anse aux Castors.	do	3-92	11 75	
26 do 1887	H. Gillis.	do	82	do	do	4-09	20 45	
26 do 1887	D. et J. Curry.	do	83	do	do	2-20	17 60	
26 do 1887	J. McSween	do	86	do	do	4-88	38 88	
27 do 1887	do	do	87	do	do	3-82	19 10	

27 do 1887	S. McKinnon.	do	88	do	do	3-73	26 11	
27 do 1887	M. McDonald, et al.,	do	89	do	do	2-75	9 55	
27 do 1887	N. McNeil.	do	90	do	do	1-67	9 42	
27 do 1887	R. et J. McKinnon.	do	91, 92	do	do	1-55	15 50	
27 do 1887	J. Johnstone.	do	93	do	do	1-54	12 32	
31 do 1887	M. McLean, et al.	do	94	do	do	2-29	9 16	
31 do 1887	S. McNeil.	do	96	do	do	1-54	12 32	
31 do 1887	H. McNeil.	do	97	do	do	1-87	5 61	
31 do 1887	A. McLean.	do	101	do	do	1-54	12 32	\$22 pour dép' acc' ment de forge.
31 do 1887	G. Nicholson.	do	102	do	do	1-01	8 22	
28 do 1887	G. McDonald.	do	104	do	do	0-76	3 80	
31 do 1887	S. McNeil.	do	106	do	do	1-21	12 10	
28 do 1887	D. McDonald.	do	107	do	do	3-31	13 24	
28 do 1887	J. McDonald.	do	113	Poisdale	do	1-29	5 16	
28 do 1887	M. McDonald.	do	114	do	do	2-16	8 61	
28 do 1887	D. McIntyre.	do	115	do	do	0-82	3 32	
28 do 1887	N. McIntyre.	do	116	do	do	2-86	14 30	
28 do 1887	D. McIntyre.	do	117	do	do	1-20	4 80	
29 do 1887	A. McIntyre.	do	119	do	do	1-52	6 08	
29 do 1887	A. et D. McIntyre.	do	121	do	do	2 00	8 00	
21 oct. 1887	Corpor. Episc. C. R., diocèse d'Antigonish	do	122	do	do	5-26	31 56	
29 janv. 1887	D. O'Handley et al.,	do	123	do	do	9-60	38 00	
31 do 1887	F. McMillan, et al.,	do	131	do	do	0-84	3 36	
28 do 1887	D. McIntyre	do	132	do	do	0-54	2 16	
31 do 1887	D. McNeil.	do	133	do	do	1-62	6 48	
31 do 1887	M. et A. Campbell.	do	135	do	do	2-06	8 24	
18 nov. 1887	A. McLean.	do	149	Poisdale, Barachois.	do	1-36	5 44	
2 fév. 1887	A. McDonald et al.,	do	162, 163	do	do	4-02	24 12	
18 mars 1887	A. Young.	do	164	do	do	1-40	8 40	
13 août 1887	H. McMillan.	do	205	Rivière George	do	3-09	21 63	
11 mars 1887	E. Feder.	do	211	Creek de Letich.	do	0-43	2 58	
5 déc. 1887	E. Grantmeyer.	do	226	Bras Nord-Ouest.	do	5-72	150 00	
6 do 1887	do	do	227	do	do	0-34	106 80	Sur cette somme \$21.96 sont pour dommages d'au tres parties du lot.
10 fév. 1887	H. W. Crawley.	do	229	Coxheath	do	2-36	7 08	
19 janv. 1887	M. McDougall.	do	23	Ile Christmas	do	0 60	4 20	
13 fév. 1888	R. McNeil.	do	57	Grand-Etang, Grand-Narrows.	do	1-80	5 00	
4 nov. 1887	J. McInnis, et al.	do	66	Shunacadie.	do	7-68	23 04	
19 janv. 1887	Peter Gillis	do	69	do	do	2-68	10 72	
19 do 1887	Stephen Gillis	do	70	do	do	3-02	9 06	
13 fév. 1888	J. McInnis, et al.,	do	80	do	do	4-77	166 95	
27 janv. 1888	J. McKinnon.	do	95	Anse aux Castors.	do	2-35	18 80	
13 fév. 1887	H. McLean.	do	110	Poisdale	do	2-84	22 72	
10 do 1886	J. McNeil.	do	150	Barachois	do	1-92	7 26	
10 do 1887	M. McNeil.	do	152	do	do	1-49	7 00	
2 do 1888	R. McDonald.	do	161	Long Island.	do	2-78	16 68	

2^o PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ENDOMMAGÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, ETC.—Suite.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.			Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.
			<i>Chemins de fer du Cap-Breton.</i>						
			Lot.	District.	Comté.				
10 fév. 1888	J. O'Handley.....	Sa Majesté..	176	Long Island.....	Cap-Breton.	Chemin de fer du Cap-Breton.....	\$ cts. 0 80		
10 do	1888 A. O'Handley.....	do	177	do	do	do	8 00		
8 do	1887 W. H. Johnston.....	do	189, 190	Rivière George.....	do	do	30 75		
10 janv. 1888	A. Grant, et al.....	do	214	Creek de Ball.....	do	do	14 85		
6 fév. 1888	K. Morrison.....	do	1 H ou 2	Pointe l'upper, ville de Richmond... blc. P. Guernsey.	do	do	17 25		
7 avril 1888	F. et M. Dorey.....	do	6 ou 3 L.	do	do	do	2,500 00		
4 fév. 1888	F. L. M. Painé.....	do	7 ou 5 L.	do	do	do	1,100 00		
4 do	1888 A. Embree.....	do	8, 9 ou 4 L.	do	do	do	1,100 00		
4 do	1888 J. McDonald.....	do	10 ou 6 L.	do	do	do	78 00		
4 juin 1888	D. et P. Duff.....	do	11a	do	do	do	400 00	Gardien de phare.	
7 fév. 1888	J. Harding.....	do	14 blc. J	do	do	do	300 00		
6 do	1888 J. Dowling.....	do	16 blc. I	do	do	do	6 50		
7 avril 1888	T. Williams.....	do	20	Sud des sources de Hawkesbury.	do	do	150 00		
4 fév. 1888	D. Morrison.....	do	21	do	do	do	68 00		
2 juin 1888	John Langley.....	do	22	do	do	do	500 00		
4 fév. 1888	Jas. McDonald.....	do	23	Hawkesbury.....	do	do	15 00		
4 do	1888 T. Langley.....	do	24	Sources de Hawkesbury.	do	do	500 00	Tête du havre.	
29 do	1888 E. D. Tremain.....	do	25	do	do	do	200 00		
2 juin 1888	G. H. Grant.....	do	29	do	do	do	37 16		
6 avril 1888	J. Johnson.....	do	30	do	do	do	68 22		
9 do	1888 J. R. Smith.....	do	32	Houillère de Little Riv.	do	do	39 06		
6 fév. 1888	W. Philpot.....	do	33, 35	do près Richmond	do	do	25 50		
6 do	1888 Eliz. Ballieu.....	do	37	Arrière de Hawkesbury	do	do	68 46		
7 do	1888 A. Olliver.....	do	38	do	do	do	18 78		
6 do	1888 D. McIntyre.....	do	39	Lac McIntyre.....	do	do	43 02		
8 oct. 1888	E. T. Moseley.....	do	256	Ville de Sydney.....	do	do	237 53		
							*440 90		

*Ce lot a été pris en 1887, plus tard abandonné, le terrain doit lui être donné de nouveau par le gouvernement.

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.	
12 nov. 1887	Le département au	Dép. de l'in-	<i>Canal et digue de Carillon.</i> Lot 9, 1re con. de Chatham, ferme de Morrison Lots 2, 3, 4, 5, 6, 7, ou lots du cadastre 183, 186, 187, 189, 191, 194, 1re con. de Chatham (avar's) Lot 10, ou lot du cad 201, 1e con. do Lots 12, 13, ou lots du cadastre 203, 204, 1re con., Chatham (avaries) Lot 14, ou lot du cadastre 205, 1re con., Cha- tham (avaries) Lot 11, ou lot du cadastre 202, 1re con., Cha- tham (avaries)	Non requis	Acres.	\$ cts	Arrêté du conseil.	
1er mars 1888	J. Fitzgerald, père.	Sa Majesté.		Digue de Carillon.	do	do	525 00	Décharge.
9 do 1888	P. Dewar.	do		do	do	do	150 00	do
9 do 1888	Veuve C. Dewar.	do		do	do	do	150 00	do
15 mai 1888	T. C. Noyes	do		do	do	do	30 00	do
26 juill. 1888	A. Robert	do		do	do	do	300 00	do
<i>Chemin de fer Intercolonial.</i>								
26 févr. 1887	Héritiers L. Nadeau	do		Lots 441, 442, 443, 444, ville de Lévis, quartier Lauzon	Embr. St.-Charles.	1,563 3/4 pds.	5,200 00	
12 avril 1887	W. C. J. Hall, et al.	do		lot 473, ville de Lévis, quartier Lauzon	do	45,326 1/2 do	8,000 00	
11 do 1887	Jos. Parm	do		Lot 352, village de Lauzon	do	2,275 do	435 00	
28 fév. 1887	Ed. Carrier.	do	Lots 209, 210, paroisse de St-Joseph de Lévis	do	5.54 ac.	1,475 00		
21 sept. 1886	Eug. Gosselin	do	Lot 145, paroisse de Saint-Charles	do	4.39 arpents	550 00		
27 nov. 1883	do	do	Lot 163 do do	do	0.13 do	137 50		
26 août 1882	L. Leclerc	do	Lot 157 do do	do	1.49 do	102 25		
26 do 1882	F. Labonité	do	Lot 158 do do	do	1.71 do	13 00		
26 do 1882	J. B. Plante	do	Lot 156 do do	do	2.72 do	272 00		
.....	Haut Amiral	do	Terrain à l'anse de Tuft, comté d'Halifax, N.E.	Embr. Dartmouth,	5.395 ac.	.....	
5 oct. 1887	Carleton, Cie. de c. de f d'emb. de la cité de St.-Jean.	do	Déclarant son chemin de fer passé à l'Etat depuis le 20 octobre 1887.	ch. de fer interc.	.....	.....	Proclamation dans la Gazette du Canada page 681.

[1888]

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc. — Suite.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.
<i>Chemin de fer Intercolonial—Suite.</i>							
22 août 1884	L. et C. Chabot.	Sa Majesté	Lot 154, paroisse St-Charles.....	Embr. St-Charles.	7-40 arpents	740 00	Près la ligne.
19 mai 1885	L. Chabot	do	Lot 164 do	do	1-74 do	427 35	Droit de passage.
4 juin 1862	Wm. Venner.	do	Lettres patentes à John Curtain, lot de grève, Pointe-Lévis.....	do	.....	.....	.....
<i>Rivière Ottawa (Culbute)—Dommages par la digue au Rocher Fendu et aux chutes de Grand-Catamet.</i>							
25 janv. 1888	T. Leblanc.	do	Lot 11, fronteau est, con. B, Westmeath.....	Trav'x à la Culbute	.....	50 00	Décharge pour avaries.
25 do	G. Leporte.	do	Lot 12 do do	do	.....	75 00	do
31 mai 1888	J. Cormie, et al.	do	Lot 19 do do	do	.....	50 00	do
30 juin 1888	P. Sullivan, et al.	do	Lots 29, 30, 31, 32, 33, dans le 9e rang, et 24 dans le rang nord, lie du Calumet.....	do	.....	250 00	do
22 mai 1888	Cath. Walsh, et al.	do	Lot 29, dans la 2e con., Mansfield.....	do	.....	300 00	do (veuve LeFrance).....
24 févr. 1888	P. Lauzon.....	do	Lot 13, Ire do do	do	.....	350 00	Décharge pour avaries.
28 juin 1888	W. et A. Frazer.....	do	Lot N.-O., 1/2 20, Ire con., Litchfield.....	do	.....	180 00	do
<i>Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.</i>							
27 oct. 1887	J. Annis.....	do	Lot 65, à Wallace, comté de Cumberland.....	C def. d'O et N.-G.	0-987	6 00	
27 do	Mary Harrison.....	do	Lot 64a do do	do	1-86	14 30	
17 déc. 1887	D. Mingo.....	do	Lot 18, rivière Jean, comté de Pictou.....	do	3-80	19 30	
19 do	A. Sutherland.....	do	Lots 19, 21 do do	do	5-97	80 84	

PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—Suite.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.		Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.	
			Chemins de fer Oxford et New-Glasgow.	Comté.					
			Lots.	District.					
17 déc.	1887 W. Matheson	Sa Majesté...	22	Riv. Jean	Pictou	C. de f. O. et N.-G.	1-86	7 44	
31 do	1887 J. McKenzie	do	27	do	do	do	0-55	4 40	
17 do	1887 D. Ross	do	28	do	do	do	2-90	29 00	
17 do	1887 A. Langill	do	29	do	do	do	1-56	12 48	
17 do	1887 J. Lang	do	30	do	do	do	1-55	10 85	
17 do	1887 J. Tétre	do	30½	do	do	do	0-93	6 51	
17 do	1887 J. D. Langill	do	31	do	do	do	1-15	11 50	
3 fév.	1888 L. Langill	do	32	do	do	do	1-24	13 40	
17 déc.	1887 J. S et P. A. Langill	do	33	do	do	do	2-32	16 24	
17 do	1887 D. Langill	do	35	do	do	do	1-75	36 00	
1888	1887 M. Reid et al	do	37	do	do	do	1-17	9 36	
17 do	1887 F. Mitchell	do	38	do	do	do	2-30	11 50	
3 fév.	1888 J. A. Douglas	do	43	do	do	do	2-23	20 07	
17 déc.	1887 P. Grant	do	44, 47	do	do	do	6-66	91 84	
17 do	1887 N. Langill	do	48	do	do	do	2-52	50 40	
3 fév.	1888 N. Bigney	do	51	do	do	do	4-31	50 00	
3 do	1888 J. Sutherland	do	54	do	do	do	4-25	40 38	
3 do	1888 H. Muuro	do	56, 58	do	do	do	2-11	37 12	
3 do	1888 W. Bigney	do	57	do	do	do	2-54	38 40	
3 do	1887 D. Bigney	do	59, 61	do	do	do	6-79	135 80	
3 do	1887 A. Sutherland	do	60	do	do	do	0-43	3 44	
3 do	1887 A. Muuro	do	64	do	do	do	1-08	27 56	
6 jan.	1888 J. McCabe	do	65, 70	do	do	do	2-82	29 61	
16 fév.	1888 H. Oarter	do	1	Rivière Philippe, Oxford	Cumberland	do	4-08	70 38	
16 do	1888 T. Fillmore	do	2	Oxford	do	do	1-28	10 34	
16 do	1888 S. M. Henley	do	3	do	do	do	0-85	6 80	
16 do	1888 Isaac Gordon	do	4	do	do	do	0-85	6 80	
16 do	1888 E. Weatherhead	do	5	do	do	do	5-32	34 58	
16 do	1888 A. Doncaster	do	6	do	do	do	1-59	12 72	
16 do	1888 R. Thompson	do	7	do	do	do	1-62	12 96	
16 do	1888 H. Thompson	do	8	do	do	do	0-78	6 24	
16 do	1888 R. Thompson	do	9	do	do	do	1-18	9 44	
16 do	1888 George Thompson	do	9a	do	do	do	0-39	3 12	
16 mars	1888 W. S. McCounell	do	90	Meadowville	Pictou	do	4-03	85 22	

2°—PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—Suite.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.		Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
			Ch. de fer Oxford et New Glasgow—Suite.					
			Lots.	Comté.				
			District.			Acres.	\$ cts.	
28 mars 1888	James McConnell...	Sa Majesté...	Back-Meadows.....	Pictou.....	do	8.52	216 49	
27 do 1888	D. Bigney.....	do	Rivière Jean.....	do	do	3.11	15 55	
27 do 1888	E. P. Langill.....	do	do	do	do	{ 2.54	28 35	
3 fév. 1888	J. J. McDonald.....	do	Ch. de la Rivière Jean	do	do	{ 0.72	28 20	
28 mars 1888	F. Redman.....	do	Rivière Jean.....	do	do	5.64	28 20	
27 do 1888	C. McLennan.....	do	do	do	do	{ 2.00	25 50	
28 do 1888	W. Clark.....	do	do	do	do	{ 2.30	60 20	
28 do 1888	W. Henry.....	do	do	do	do	2.00	32 00	
28 do 1888	G. McConnell.....	do	do	do	do	4.80	23 04	
28 do 1887	Jas. Fraser.....	do	Meadowville.....	do	do	4.33	173 20	
28 do 1888	D. Clark.....	do	Rivière Jean.....	do	do	0.73	3 65	
6 avril 1888	W. Frehill.....	do	do	do	do	4.02	20 10	
9 do 1888	W. Sobey.....	do	Ruisseau Lyons.....	do	do	2.85	57 00	
9 do 1888	J. T. Pannin.....	do	Ch. de la Rivière Ouest.	do	do	2.19	37 23	
9 do 1888	H. Mackenzie.....	do	do	do	do	0.94	40 00	
9 do 1888	D. H. Purves.....	do	do	do	do	0.94	32 90	
7 do 1888	W. McConnell.....	do	do	do	do	1.14	57 00	
7 do 1888	J. W. Blackie.....	do	do	do	do	0.96	33 60	
7 do 1888	W. McDonald.....	do	Ruisseau Lyons.....	do	do	0.08	1 60	
7 do 1888	Mary McKenzie.....	do	Ch. de la Rivière Ouest.	do	do	3.20	64 00	
7 do 1888	T. Dunn.....	do	do	do	do	2.09	33 44	
16 fév. 1888	Joseph Mingo.....	do	Tatamagouche.....	do	do	2.83	70 75	
16 do 1888	W. Forbes.....	do	do	Cotchester.....	do	2.78	22 24	
16 do 1888	J. C. Munro.....	do	do	do	do	2.91	14 50	
16 do 1888	J. W. McLeod.....	do	do	do	do	16.27	200 12	
16 do 1888	J. W. McLeod.....	do	do	do	do	2.21	44 20	
16 do 1888	J. Muir.....	do	do	do	do	0.06	1 00	
16 do 1888	D. Jondrie.....	do	do	do	do	9.54	95 40	
16 do 1888	J. Stevenson.....	do	do	do	do	1.19	24 99	
28 fév. 1888	J. Simmons.....	do	do	do	do	2.22	25 02	
do 1888	W. Stevenson.....	do	do	do	do	0.96	14 40	
do 1888	J. W. Stevenson.....	do	do	do	do	0.95	19 00	
ril 1888	S. Bigney.....	do	Rivière Jean.....	Pictou.....	do	2.84	60 00	

[1888]

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.		Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
			Ch. de fer Oxford et New Glasgow—Suite.					
			Lots.	Comté.				
			District.			Acres.	\$ cts.	
27 mars 1888	D. Hinds.....	do	do	do	do	1.71	6 84	
6 fév. 1888	T. Clark.....	do	Poplar Hill.....	do	do	2.00	8 00	
14 avril 1888	E. Rankin.....	do	Harwood Hill.....	do	do	2.23	140 00	
25 do 1888	R. McKenzie.....	do	Rivière Ouest.....	do	do	3.77	58 65	
5 mai 1888	J. Grant.....	do	do	do	do	4.30	172 00	
27 avril 1888	M. McLean.....	do	Scotchtown Hill.....	do	do	1.17	46 80	
7 mai 1888	C. Ives.....	do	Chemin de la riv. Ouest	do	do	0.97	34 80	
24 juil. 1888	J. Sutherland.....	do	do	do	do	5.42	21 68	
27 do 1888	Geo. West.....	do	Riv. Jean.....	do	do	3.24	32 40	
27 do 1888	B. Grotte.....	do	do	do	do	1.57	31 40	
6 do 1888	J. R. Colley.....	do	do	do	do	2.02	10 20	
12 juin 1888	M. Munro.....	do	do	do	do	1.90	400 00	
17 mai 1888	S. Setchell.....	do	Hodson.....	do	do	1.84	10 82	
24 do 1888	J. Blackie.....	do	Buck Meadows.....	do	do	1.42	11 38	
24 do 1888	A. Murray.....	do	do	do	do	0.62	4 31	
24 do 1888	J. McKay.....	do	do	do	do	0.74	37 00	
24 juil. 1888	A. McKay.....	do	Scotsburn.....	do	do	13.37	400 00	
24 do 1888	H. Campbell.....	do	do	do	do	{ 1.83	22 50	
15 mai 1888	J. D. Matheson.....	do	Rogers' Hill.....	do	do	{ 1.08	54 70	
18 juil. 1888	Margt. Logan, et al.....	do	do	do	do	{ 2.02	50 00	
24 mai 1888	J. A. Campbell.....	do	Harwood Hill.....	do	do	{ 0.60	5 00	
19 juil. 1888	J. R. McDonald.....	do	Jyons' Brook.....	do	do	2.01	125 62	
31 janv. 1888	Jas. Duffe.....	Décharge à Sa Majesté.	Canal Rideau.	Dommages par	do			
			Con-cession.	Township.	do			
			4e	Pittsburgh...	Travaux aux moulins de Kingston, Canal Rideau.			
16 fév. 1888	Walter Woods.....	do	5e	do	do		60 00	
31 janv. 1888	J. Braddon, et al.....	do	N. pt. 2	do	do		194 00	
31 do 1888	D. Hoery, et al.....	do	4e, 41	Kingston.....	do		185 00	
31 do 1888	E. Moore, et al.....	do	37, 38, 39	do	do		100 00	
1er mars 1888	J. Hogan.....	do	O 1/2 40	do	do		90 00	
1er mars 1888	J. Duffe.....	do	4e	Pittsburgh.....	do		160 00	
10 fév. 1888	Jas. Hunter.....	do	15e	Storrington.....	do		88 00	
30 août 1888	Alex. McNicholas.....	do	O 1/2 14	Bedford.....	do		500 00	Titre, aussi cbligation d'indemnité 15 mars '88, est réclamee dorenavant, si l'hypothèque est purgée.

[1888]

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.	Pour quel usage.	Etendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
4 fév. 1888	Manuel Alvarez.	Décharge à Sa Majesté.	<i>Chemin de fer du Pacifique Canadien.</i> Pertes d'améliorations faites à Chaurathen, réserve des Sauvages, district de Yalo, C.B.	Ch. def. Can. Pac.	.....	\$ 862 50	
14 mai 1887	A. H. Talbot.	Titre à Sa Majesté.	S.O. 1/7 et N. 1/2 N.O. 1/6, S.O. 1/6 et S. 1/2 N.O. 1/6, R. 5, R. 4 E., embranch. de Pembina. 209 do do 175 do	do do do do	12-00 acres... 9-04 do ... 1-68 do ... 1-68 do ...	60 00 10 00 1 00 1 00	Certificat de Torrens, 30 nov 1887 (Wm. Wallace.)
1 ^{er} jan. '87	W. Carnaby	do	N. O. 1/2 et N. 1/2 S. O. 1/4 19, tp. 5, R. 4 E., Embranchement de Pembina.	do	6 00 do ...	50 00	
13 do 1881	J. Eccles	do	S. O. 1/2 et N. 1/2 N. O. 1/4 19, tp. 8, R. 4 E., embranchement de Pembina	do	6 00 do ...	30 00	
28 12 mars 1881	A. D. Lépine	do	S. E. 1/4 et S. 1/2 N. E. 1/4 1, tp. 8, R. 3 E., embranchement de Pembina	do	6 00 do ...	48 00	
20 10 déc. 1887	Banque des Marchands du Canada.	do	N. O. 1/4 32 tp. 1, R. 3 E., embranch. Pembina.	do	4 76 do ...	23 80	
21 nov. 1887	Beatty et McKenzie.	do	S. E. 1/4 12, tp. 8, R. 3 E., embranch. Pembina.	do	4 00 do ...	20 00	
13 déc. 1887	J. D. Lafferty.	do	54, Saint-Agathe, embranch. de Pembina.	do	2 60 do {	41 60 60 00	Et inféret.
4 oct. 1887	Gavin Ross.	do	S. O. 1/4 27, tp. 3, R. 3 E., embranch. Pembina.	do	5 48 do ...	40 00	
16 mai 1887	Richard et Peters et Cie Ecosseise de terre d'Ont. et Man. limitée	do	S. E. 1/4 1, tp. 5, R. 3 E., embranch. Pembina.	do	{ 4 00 do ... 3 23 do ...	72 30 5 00	Certificat Torrens, station Dufrost
31 juil		do	S. O. 1/4 et S. 1/2 N. O. 1/4 19, tp. 8, R. 4 E., embranchement de Pembina	do	6 00 do ...	30 00	Certificat Torrens.
5 mars 1888	Cie de terre Man. et N. O. limitée.	do	S. E. 1/4 et L. S. 10 de la sec. 19, tp. 6, R. 3 E., embranchement de Pembina	do	5 00 do ...	30 00	do
3 fév. 1885	And. Hepburn	do					
8 avril 1885	Eliz. Hepburn	do					
29 mai 1888	Mary Bryson	do					
18 juil. 1888	Maria Flammont, ou L. H. Hunter.	do					
25 juin 1888	H. T. Champion.	do					
2 oct. 1888	W. L. Watt.	do					

15 août 1886 Man. Mortgage and Investment Co., Limited

10 do 1887	C. D. Crawford.	Décharge à Sa Majesté.	30 et 32 Ste-Agathe, embranch. de Pembina.	do	{ 3 56 do 3 56 do }	206 80	
8 do 1887	A. W. Robson	do	<i>Canal de la Vallée de la Trent.</i> Village Lakefield, lots 5, 6, plan 21, ou lot 26, Se con, Smith, d. par la digue de Lakefield	Navigat. de Trent.	.....	75 00	
2 do 1887	R. Tully	do	Lot 4, plan 2, ou lot 7, Se con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	25 00	
15 do 1887	J. C. Garveth.	do	1, 2, 5, 6, rue George, 13, 14, 16, N., rue Smith, où pt. 27, Se con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	100 00	
29 do 1887	Geo. Cochrane.	do	13, 14, subd. du S.-E. 1/4 26, Se con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	120 00	
13 do 1887	J. Isbeater.	do	2, 3, S., rue Smith, 14, 15 N., rue Concession, ou pt. 27, Se con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	40 00	
30 do 1887	A. Miller.	do	Blocs 11, 12, sub. de 26, Se con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	250 00	
10 do 1887	J. M. Dinwoodie.	do	Lot 31, dans la 10e con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	160 00	
14 do 1887	J. L. Simpson et al.	do	Lot 13, 11e con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	100 00	
16 do 1887	M. Phelan	do	Lot 3, 4, du plan 21, village Lakefield, ou pt. 26, Se con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	160 00	
15 août 1887	A. Wilson	do	Lot 5, rue Burnham, village Lakefield, ou pt. 26 ou 17 dans la 8e con, Douro, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	100 00	Le croissant.
22 sept. 1887	H. W. Pearson	do	Part. lot 1 de 27, dans la 8e con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	400 00	
28 do 1887	{ J. Young (prop.) W. Pope (locat.) }	do	Subd. 7 de 26, dans la 8e con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	25 00	
19 do 1887	Jane Clarne et al.	do	N. 1/2 et S.-E. 1/4 22, dans la 8e con, Douro, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	150 00	
7 oct. 1887	D. Smith	do	Bloc 11 du S.-E. 1/4 26, dans la 8e con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	150 00	
6 do 1887	J. P. Strickland	do	Lot 36 dans la 12e con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	50 00	
		do	Lot 1 S., rue Smith, 13 N. de la 8e con, S., Lakefield, dans Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	100 00	
		do	Subd. 8, 9, du plan 21, Lakefield, ou pt. S.-E. 1/4 26, Se con, Smith, dommages par la digue de Lakefield	do	.....	300 00	
		do	Lots 5, S., rue George, 9, N., rue Smith, plan de Lakefield, dom. par la digue de Lakefield.	do	.....	150 00	

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, endommagées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
31 oct. 1887	J. Hull.	Sa Majesté...	<i>Canal de la Vallée de la Trent—Suite.</i> Lot 3, dans la 4e con., Burleigh, dommages par la digue de la Pointe de Young.	Navigat. de Trent.	Acres.	\$ cis. 1,200 00	Et scierie à vapeur.
14 nov. 1887	Corporation du village de Lakefield.	do	Dommages aux chemins, etc., dans le village par la digue de Lakefield.	do	.....	600 00	
16 do 1887	J. C. Sherin	do	Lot du parc, O. ½ 2, N. rue George, Lakefield, dommages par la digue de Lakefield.	do	.....	100 00	
22 do 1887	T. Gordon	do	Lot du parc, O. ½ 2, N. rue George, Lakefield, dommages par la digue de Lakefield.	do	.....	100 00	
9 déc. 1887	J. Edwards	do	S. bd. 15, 16, plan 21, Lakefield, dommages par la digue de Lakefield.	do	.....	50 00	
3 do 1887	Geo. Johnson.	do	E. ½ 26, dans la 7e con., Smith, Lakefield, dommages par la digue de Lakefield.	do	.....	40 00	
5 do 1887	Cath. P. Traill.	do	3, N de la rue Clements, Lakefield, dommages par la digue de Lakefield.	do	.....	50 00	
19 do 1887	R. C. & G. W. R. Strickland.	do	7 dans le 2e, 8 dans le 4e et 8 dans la 5e con., Harvey, dom. par la digue de Burleigh Falls.	do	.....	750 00	
14 fév. 1888	Commissaires de l'Eglise Méthodiste à Lakefield.	do	5, E. de la rue Water, ou pt. 17 dans la 8e, Douro, dommages par la digue de Lakefield.	do	.....	300 00	
3 do 1888	R. Carter et al.	do	1, croissant, Lakefield, ou pt. 17 dans la 8e, Douro, dommages par la digue de Lakefield.	do	.....	50 00	
28 avril 1888	Eliz. Chalmers et al.	do	37 dans la 12e con., Smith, dommages par la digue de la Pointe de Young.	do	.....	125 00	
1er mai 1888	J. Griffin et al.	do	Lot du parc 1, Lakefield, 27 dans la 8e, Smith, dommages par la digue de Lakefield.	do	.....	250 00	
8 do 1888	Dépt. des Sauvages.	A. C. pour Sa Majesté	Illes 20, 21, 30, 30A, en amont de Burleigh Falls.	do	.....	300 00	Transféré à ce dépt. par A. C.
22 do 1888	F. P. Young	Décharge à Sa Majesté.	38 dans la 12e con., Smith, dommages par la digue de la Pointe Young.	do	.....	250 00	

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, endommagées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
3 déc. 1887	A. McLearen.	Titre à Sa Majesté	<i>Canal Tey.</i> Lot 24 dans la 10e con., Eimsley N.	Canal Tey.	18 00	1,100 00	Et inonde partie des lots 24, 25.
11 août 1888	R. E. Matheson.	do	do	do	6 00	500 00	(Reçu pour intérêt rêt, \$79,75, 13 août 1888)
28 avril 1887	T. Perry	Décharge à Sa Majesté.	<i>Canal Williamsburgh.</i> Dommages au ½ lot 13 O, Ire con., Edwardsburgh, rangs consécutifs.	Canal Galops.	.....	35 00	
28 do 1887	G. Anderson	do	Dommages au ½ lot 14 E, Ire con., Edwardsburgh, rangs consécutifs.	do	.....	35 00	
28 do 1887	J. Driver	do	Dommages au ½ lot 14 O, Ire con., Edwardsburgh, rangs consécutifs.	do	.....	35 00	
28 do 1887	G. Bolton	do	Dommages au ½ lot 13 E, Ire con., Edwardsburgh, rangs consécutifs.	do	.....	100 00	
21 oct. 1887	W. H. Bell.	Décharge à Sa Majesté.	<i>Canal Welland.</i> Lot 213, Thorold.	Dommag. par l'enlèvement du pont.	.....	250 00	
26 sept. 1887	G. Thompson.	do	Lot 213 do	do	.....	150 00	
29 juin 1888	M. McAuliff.	do	Lots 2, 3, s. de la rue Main, Port-Robinson. Elever la rue Niagara, Ste-Catherine, etc.	do	.....	100 00	
24 août 1888	Mme W. Houston et al.	do	Site O, Welland, et lots L N M, ou 27 dans 5e con., Crowland	.....	.....	25 00	
1er oct. 1888	R. Harcourt	do	Perte de commerce sur lot B (27 dans la Ire con., Humberstone)	Coursier, Welland	.....	100 00	
29 sept. 1888	Veuve de John McRae et al.	do		Obstruction à la rue Est, Pt. Colborne	.....	480 00	
19 do 1887	Eliz. Walters et al.	do	P. O. 11, O. de la rue Ouse, ville de Cayuga.	Digue de Dunnville	.....	67 00	
12 mars 1887	W. Snider et al.	do	½ 12 O. terrain Dochstader, Canborough.	do	.....	107 00	
1er oct. 1887	Security Loan and Savings Co, Ste-Catherine.	do	do	do	.....	1 00	
30 août 1887	A. J. Burke (Favetti et al.)	do	Lots 8, 9 do	do	.....	251 00	
12 mars 1887	E. Lyburner et al.	do	Lot E ½ 12 do	do	.....	60 00	
3 oct. 1887	M. S. Gill, et al.	do	Lot S. E. pt. 2, terrain Jones, Cayuga N.	do	.....	100 00	
19 sept. 1887	M. McConnell	do	Lots 30, 31, 2e con., Cayuga	do	.....	100 00	
12 oct. 1887	W. A. Chrysler et al.	do	Lot 7, terrain Jones do	do	.....	15 00	
2 juill. 1887	R. Walker et al.	do	Parties des lots 31, 32, 33, 2e con., Cayuga.	do	.....	180 00	
23 juin 1887	W. H. Merritt et al.	do	Lots 1, 2, du terrain Hurff, Cayuga.	do	.....	650 00	
14 oct. 1887	V. Maul	do	Partie du lot 6, 2e con., Dunn	do	.....	15 00	
3 sept. 1887	Succ. W. O. Kesle.	do	Lot 13, du terrain Jones, Cayuga N.	do	.....	75 00	
17 août 1887	New England Co.	do	Lot 1 do	do	.....	150 00	
7 janv. 1883	C. et J. Smith.	do	Lot 4, du terrain Dochstader, Canborough.	do	.....	193 00	Alabastine, etc.

2^o PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, rendues ou endommagées	Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.	
4 janv. 1888	H. E. Kennedy.....	Titre de Sa	<i>Canal Welland—Suite.</i>					
4 do 1888	do	Majesté... Décharge ...	Lots 21, 22, dans la 1 ^{re} con. Grantham..... Domages aux lots 21, 22, dans la 1 ^{re} con., 21 2 ^e con., Grantham.....	Agrand. du canal.	Acres 0 41	\$ cts. 500 00		
21 do 1888	Ham et Matthews....	do ..	Pertes d'affaires sur le lot A, à l'est de la rue de l'Est, Port-Colborne.....	do ..	.....	.....
21 do 1888	John Matthews.....	do ..	Domages aux bâtisses sur le lot A, à l'est de la rue de l'Est, Port-Colborne.....	do ..	.....	1,000 00	
3 do 1888	S. et C. McNeal.....	do ..	Domage aux bâtisses sur le lot 2, au nord de la rue Fraser, Port-Colborne.....	do ..	.....	125 00	
3 do 1888	C. McNeal (locat)...	do ..	Domage à l'hôtel du ch. de fer, sur les lots 3, 4, au N. de la rue Fraser, Port-Colborne.	do ..	.....	295 00	
8 mars 1888	E. McMahon.....	do ..	Dom. aux lots 23 dans 1 ^{re} con., 23, 2 ^e con.. Grantham, et 1 au front. de la 1 ^{re} con. sud.	do ..	.....	290 00	
19 avril 1888	Cath. Morrison	do ..	Dom. au lot C, rue de l'Est, Port-Colborne.	do ..	.....	485 00 44 00 285 00	
29 juin 1888	Veuve de Bishop J. B. Fuller.....	do ..	do do A. Donaldson, subd. de 14 dans le 5 ^e , Grantham.....	do		150 00	
27 juil. 1888	Calvin et Fils.....	do ..	Domage à la goélette "Bavaria," et par le vapeur "Prussia," aux portes d'écluse.....	do ..	.....	1,000 00	Décl. mutuelle.
28 avril 1888	W. Anderson et al....	do ..	Dom. au lot S. 5, dans la 2 ^e con. Dunn....	do ..	Digue de Dunnville	100 00		
12 mai 1888	H. N. Misenner.....	do ..	do lots 6, 8, au terrain Dochstader, Canborough.....	do ..	do ..	115 00		
6 mars 1888	E. Beamsley.....	do ..	Domage à la part. S. 5, au terrain Doch- stader, Canborough.....	do ..	do ..	85 00		

CONVENTIONS

Au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies de chemins de fer et le ministre des chemins de fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888.

3°—CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral
gnies de chemins de fer et le ministre des chemins de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à être construite.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	N'excédant pas en tout.
1887.				\$	\$
19 août	Cie de chemin de fer Grand-Nord.	De New-Glasgow à Montcalm ..	49 Vic., c. 10.	3,200	57,600
12 sept.	Cie de chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest.	De Brandon à Battleford (subvention en terres).	49 Vic., c. 11.	6,400 acres per mille.	.....
1888. 6 juin.	Cie de chemin de fer Montréal et Occidental.	De St-Jérôme à Lachute aux Iroquois (au lieu des subventions données par 46 Vic., c. 25 et 47 Vic., c. 8).	49 Vic., c. 10.	5,161	361,270
27 do	Cie de chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue	Du Long Sault au lac Kippewa, et aux rapides Mi-Charge, La Cave, Les Erables, La Montagne—quais, etc (au lieu de 48-49 Vic., c. 59, et 49 Vic., c. 10.)	50-51 Vic., c. 24.	3,200	38,600 12,400
1887. 12 oct.	Cie de Chaux Dominion.	Du 3e au 6e rang, Dudswell.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	22,400
3 do	Ch. def. d'embranchement de Harvey.	Du terminus sud du chemin de fer Albert à Harvey Bank, N.-B.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	9,600
13 do	Cie de chemin de fer Joggins.	Depuis l'extrémité de la partie subventionnée par 49 Vic., c. 10, aux quais, Bassin de Cumberland, N.-E.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	4,000
29 sept.	Cie de chemin de fer Montréal et Lac Maskinongé.	De St-Félix de Valois à St-Gabriel de Brandon.	49 Vic., c. 10.	3,200	32,000
5 nov.	Cie de ch. de fer de Jonction de Guelph	De Campbellville à Guelph	50-51 Vic., c. 24.	3,200	51,200
21 do	Cie de ch. de f. Jonction de Beauharnois.	De Sainte-Martine à Valleyfield	50-51 Vic., c. 24.	3,200	96,000
17 oct.	Cie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.	De Lunenburg à New-Germany et embranchement jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	108,800
1888. 25 janv.	Cie de ch. de fer de Jonction de Montréal et Champlain.	De la rivière au Saumon à Fort Covington, jusqu'aux sources Massena.	50-51 Vic., c. 24.	.....	64,000
1887. 12 oct.	Cie de pont de ch de fer Frédéricton et Sainte-Marie.	Pont au-dessus de la rivière St-Jean, Frédéricton à Sainte-Marie.	50-51 Vic., c. 26.	.....	300,000
1er déc.	Cie de ch. de fer du comté de Drummond.	De Drummondville au bras sud-ouest de la rivière Nicolet.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	96,000
12 do	Cie de ch. de fer Belleville et Hastings-Nord.	De Madoc à Eldorado	48-49 Vic., c. 59, 49 Vic., c. 10.	1,500 1,700	10,500 11,900
1888. 31 mars	Cie de chemin de fer d'embranchement de Hereford.	Du chemin de fer International, à Eaton, jusqu'à Hereford.	49 Vic., c. 10.	3,200	108,800
26 do	Cie de ch. de fer de Minudie (à res lim.)	Du ch. de f. Joggins au pont du ch. de fer de la riv. Hébert, jusqu'à Minudie.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	17,600
12 avril	Cie de chemin de fer et Houillère de Cumberland.	De Spring Hill au chemin de fer Oxford et New-Glasgow.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	44,800
16 mars	Cie de chemin de fer Grand Oriental....	De la rivière Saint-François, à Pierre-ville, à la station de St-Grégoire.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	96,000

pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compa-
fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1888.

Nombre de milles à être subventionné.	Maximum de rampe — Pieds au mille.	Rayons de courbe — au moins.	Largeur du déboisement chaque côté		Ramblais.	Rails d'acier, lbs, par verge linéaire.	Ligne à être terminée.	Observations.
			Pds	Pds				
No.	Pieds.	Pieds.	Pds	Pds	Pds	Lbs.		
18	53	1,433	50	20	16	56	1er août 1890	
450	60	933	50	20	14	56	1er janv. 1888 do 1889 do 1890 do 1891	50 milles. 100 do 150 do 150 do
70	80 avec exceptions.	638 avec exceptions.	50	20	15	56	1er août 1890	
9 1/2	106 } 2 105 }	637 et exceptions.	50	14	10	30	do 1889	
4 5/10	106	955	50	20	16	56	30 juin 1888	
3	80	955	50	20	16	56	do 1888	
1 1/2	106	477	50	20	16	56	do 1888	
10	53	1,146	50	20	16	56	1er déc 1888	
16	53	1,910 et exceptions. 1,146	50	22	16	56	1er janv. 1889	
20	38	1,146	50	20	16	56	1er oct. 1889	
34	80	882	50	20	16	56	31 déc. 1889	
21 1/2	36	1,146	50	20	16	56	1er août 189	
.....	.....	.....	66	22	17	.....	1er mai 1890	
12 1/2	{ 63 } 80 }	1,433 avec exceptions.	50	20	16	56	1er août 1891	A. R. pour 80 rampe de 25 pds à Drummondville.
6 2/10	106	819	50	20	16	56	1er déc. 1888	
34	66	933	50	20	15	56	1er août 1890	
5 1/2	{ 53 } 66 }	933	50	20	15	56	1er mars 1889	
14	106	955	50	20	15	56	1er août 1891	
21 1/2	27	3,830	50	20	15	56	1er mars 1889	

3°— CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	N'excédant pas en tout.
1888.				\$	\$
6 avril.	Cie de ch. de fer du Lac Érié, Essex et Rivière Détroit.	De Walkerville à la station de Cedar-Creek.	50-51 Vic., c. 24.	.....	118,400
28 mai...	Cie de ch. de fer de la Vallée Cornwallis.	De Kentville à Kingsport.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	41,600
5 mars.	Cie de ch. de fer de Ste-Catherine et Niagara-Central.	De Ste-Catherine au pont de la rivière Niagara.	50-51 Vic., c. 24.	3,200	38,400
25 juin..	Cie de ch. de fer de la Vallée St-Jean et Rivière du Lacup.	De Frédéricton vers Woodstock.	49 Vic., c. 10, 50-51 Vic., c. 24.	3,200 3,200	70,400 70,400

NOTE.—Le 2 juin 1888, la Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs devait appliquer \$96,000 aux 30 milles depuis le 40e jusqu'au 70e mille, sujet à l'approbation du parlement. 49 Vic., c. 17 proroge jusqu'au 1er décembre 1888 le temps fixé pour terminer les 100 milles.

OTTAWA, 9 novembre 1888.

pour aider à la construction de chemins de fer, etc.—Fin.

Nombre de milles à être subventionnés.	Maximum de rampe—pds par mille.	Rayon de courbe—au moins.	Largeur de déboisement chaque côté		Remblais.	Rails d'acier, lbs. par verge linéaire.	Ligne à être terminée.	Observations.
			Largeur des tranchées.					
N ^o	Pieds.	Pieds.	Pds	Pds	Pds	Lbs.		
27	40	1,433	50	20	15	56	1er juill. 1889	
13	{ 53 70 }	955	50	20	15	56	1er do 1889	
12	85	{ 955 716 }	50	20	15	56	1er août 1888	O. C. pour courbe de 716 pieds.
} 44	70	955	50	20	15	56	31 juill. 1890	

H. A. FISSIAULT.

LISTE ALPHABETIQUE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

A.D	Désignation de l'acte.	CONDITIONS DE L'OCTROI SOUS L'AUTORITÉ DES ACTES DES SUBSIDÉS.					
		Subvention par mille Argent et terrain.	Nombre de Miles estimés.	Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années	Subvention totale.	Terrain.
		\$		\$		\$	Acres.
[1888]							
1887	50-51 Vic., c. 23	Gie de ch. f. Alberta et Athabasca, riv. de l'Arc sur C. O. P. entre Calgary et Crowfoot, à un pt près l'emp. de ville, Edmonton.	6,400 acres	300		1,930,000	
1886	49 Vic., c. 10	Gie de ch. de fer Albert, Salisbury à Hopewell.				15,000	
1888	51 Vic., c. 3	do				14,665	
1884	47 Vic., c. 8	do rails en fer, 726 tonnes.				64,000	
1885	48-49 Vic., c. 59.	Pour une ligne, Annapolis à Digby	3,200	20	64,000		
1885	48-49 Vic., c. 59.	Gie de ch. f. Brockville, Westport et Saint Ste-Marie, Brockville à Westport	3,200	40	128,000	128,000	
1885	48-49 Vic., c. 59.	Gie de ch. de fer Belleville et Hastings-Nord, Madoc à Eldorado.	1,500	7	10,500		
1886	49 Vic., c. 10.	Gie de ch. f. de jonct. de Beauharnois, St-Martin vers St-Amand.	1,700	7	11,900		
1887	50-51 Vic., c. 24.	Gie de ch. de fer de Brantford, Waterloo et lac Érié, Brantford à Hagersville ou Waterford, ou à un point intermédiaire sur le ch. de fer du Sud du Canada.	3,200	20	96,000	96,000	
1886	49 Vic., c. 10.	Gie de ch. de fer Bouctouche et Moncton, Moncton à Bouctouche.	3,200	18	57,600	57,600	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do do de l'extrémité ouest de la section subventionnée à Moncton.	3,200	30	96,000	96,000	
1874	37 Vic., c. 14.	Ch. de fer Canada-Central, Pembroke à Callander.	3,200	2	6,400	6,400	
1885	48-49 Vic., c. 25.	Gie de ch. de fer Carleton Place, Bathurst à Carleton Place.	3,200	120	1,440,000	1,440,000	
1881	47 Vic., c. 8.	do do Carleton Place au havre de Shippegan.	3,200	36	115,200	115,200	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do do Carleton Place au havre de Shippegan.	3,200	24	76,800	76,800	
1888	51 Vic., c. 3.	do do rails en fer, 4,052 tonnes.	3,200	7	32,000	32,000	
1885	48-49 Vic., c. 59.	Gie de ch. f. Ontario-Central, Ose Hill ou Rathburn à Bancroft.	3,200	20	64,000	64,000	

[1888]

1885	48-49 Vic., c. 59.	Gie de ch. de fer Canada-Atlantique.	Valleyfield à Lacolle.	34	96,000	96,000	
1886	49 Vic., c. 10.	do	Terre, Ottawa, aux ch. des Chaudières à Valleyfield.	10	38,400	38,400	
1881	44 Vic., c. 1.	Gie du chemin de fer du Pacifique Canadien, Callander à Port Arthur, et Selkirk à Kamloops	Lacolle à la front. internationale.	3			
1884	47 Vic., c. 8.	do	Jonction Saint-Martin à Québec.	160	960,000	1,500,000	
1884	47 Vic., c. 8.	do	do (addit.)		340,000		
1884	47 Vic., c. 8.	do	Reliant la jonction Union Jacques-Carrier et la Rivière-Nord.		200,000		
1887	50-51 Vic., c. 24.	C. F. Carillon et Grenville, de St-Eustache au Sauc-au-Récollet.	3,200	12	38,400	38,400	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Gie de ch. f. de la Vallée Cornwallis, de Kenville à Kingsport.	3,200	13	41,600	41,600	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Hill jusque près du village d'Oxford.	3,200	14	44,800	44,800	
1886	49 Vic., c. 10.	Gie de ch. de fer Cap-Rouge et St-Laurent, de Lorette à Québec.	3,200	12	38,400	38,400	
1888	51 Vic., c. 3.	Embranchement du C. F. de Chatham, lisses de fer, 468 tonnes.				24,439	
1882	45 Vic., c. 55.	Gie de ch. de fer de Transport maritime de Chignectou, et ch. de fer à navires, du golfe Saint-Laurent à la baie de Fundy.		16-85			Versements semestriels de \$86,391 pour 20 ans
1886	49 Vic., c. 18.	C. F. du comté de Drummond, de Drummondville vers Nicolet.	3,200	30	96,000	96,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Gie de Chaux du Canada, d'un point sur le Québec-Central à la carrière de la Gie de Chaux de Dudsell.	3,200	7	22,400	22,400	
1884	47 Vic., c. 6.	Gie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo, d'Esquimalt à Nanaimo, Ile Vancouver.		71		750,000	Terrain sur l'Ile Vancouver pour 47 V., c. 6.
1884	47 Vic., c. 8	Gie de chemin de fer Érié et Huron, de Wallaceburg à Sarnia.	3,200	30	96,000	96,000	
1883	46 Vic., c. 25.	Gie de chemin de fer Eglip, Petitcodiac et Havelock, de Petitcodiac à Havelock Corner.	3,200	12	38,400	38,400	
1888	51 Vic., c. 3	do rails de fer, 2,011 tonnes				44,282	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Gie de pont de ch. de fer Frédéricton et Sainte-Marie					Emp. de 80 p. c. remb. dans 10 ans.
1886	49 Vic., c. 10.	Gie de ch. de fer de Gananoque, Perth et Baie Saint-Jacques.	3,200	17	54,400	54,400	
1885	48-49 Vic., c. 59.	do de la v. de la Gâtineau, Hull vers Le Désert.	5,133	62	320,000	320,000	
1884	47 Vic., c. 8	C. F. Grand-Nord, de Saint-Jérôme à New-Glasgow	3,200	10	32,000	32,000	
1886	49 Vic., c. 10.	do de New-Glasgow ou Saint-Jean à Montcalm.	3,200	18	57,600	57,600	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do de Saint-François à la rivière Saint-François.	3,200	10	32,000	32,000	
1886	49 Vic., c. 11	Gie du ch. de fer Central du Grand N.-O., Brandon à Baskerville.	3,200	30	96,000	96,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	C. F. de la jonct. de Guelph, de la jonct. avec C. U. P. à Guelph.	6,400 acres	460			
1887	50-51 Vic., c. 24.	Gie de chemin de fer d'Albion jusqu'à Harvey-Bank terminus sud du chemin de fer international.	3,200	16	51,200	51,200	
1886	49 Vic., c. 10.	Pour une ligne de chemin de fer, 233 tonnes.	3,200	3	9,600	9,600	
1888	51 Vic., c. 3.	Gie de Oton d'Halifax, lisses de fer, 233 tonnes.	3,200	34	108,800	108,800	
1883	46 Vic., c. 25.	Gie de ch. de fer l'Int., de Sherbrooke à la limite internationale	3,200	49	156,800	156,800	

[1888]

185

Liste des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada, etc.—Suite.

A.D	Désignation de l'acte.	APPLICATION DE L'AUTORITÉ AVEC DESCRIPTION DE LA LIGNE SUBVENTIONNÉE.		CONDITIONS DE L'AUTORITÉ SOUS L'AUTORITÉ DES ACTES DES SUBSIDES.		
		Subvention par mille d'Argent et terres.	Nombre estimé de Milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas— \$	Si pour un terme d'années Montant et durée des versements. \$	Subvention totale. Argent. Terres. Acres.
1884	47 Vic, c. 8		351		\$170,000 p. 15 ans, \$30,000 pour 20 ans, ou \$260,000 p. année pour 20 ans.	
1886	48-49 Vic, c. 56		14	140,000	140,000	
1884	47 Vic, c. 8		12	38,400	38,400	
1886	49 Vic, c. 10		1 1/2	4,000	4,000	
1887	50-51 Vic, c. 24			20,000	20,000	
1884	47 Vic, c. 3		15	48,000	48,000	
1884	47 Vic, c. 8		3 1/2	11,200	11,200	
1886	49 Vic, c. 10		27	118,400	118,400	
1887	50-51 Vic, c. 24		8	25,600	25,600	
1886	48-49 Vic, c. 59		2	12,400	12,400	
1887	50-51 Vic, c. 24		10 1/2	33,600	33,600	
1885	48-49 Vic, c. 59		14	44,800	44,800	
1887	50-51 Vic, c. 24		2	6,400	6,400	
1886	48-49 Vic, c. 59		430	6,400 acres	2,752,000	
1886	49 Vic, c. 11		26	6,400 do.	166,400	
1886	48-49 Vic, c. 59		150	6,400 do.	960,000	

1888	51 Vic, c. 3		10	32,000	32,000	51,200
1887	50-51 Vic, c. 24		8			
1887	50-51 Vic, c. 23		5 1/2	17,600	17,600	
1887	50-51 Vic, c. 24		45	72,000	72,000	
1885	48-49 Vic, c. 59		60	30,000	30,000	
1887	50-51 Vic, c. 24			64,000	64,000	
1886	49 Vic, c. 3		3	9,600	9,600	
1886	49 Vic, c. 10		3	361,270	361,270	
1886	49 Vic, c. 10		70	32,000	32,000	
1884	47 Vic, c. 8		40	128,000	128,000	
1886	48-49 Vic, c. 59		6	19,200	19,200	
1886	49 Vic, c. 10		10	32,000	32,000	
1886	48-49 Vic, c. 59		44	140,800	140,800	
1882	45 Vic, c. 14		110	660,000	660,000	
1883	46 Vic, c. 25		28	89,600	89,600	
1886	49 Vic, c. 25		18	70,000	70,000	
1887	50-51 Vic, c. 10		4	12,800	12,800	
1886	49 Vic, c. 10		6	19,200	19,200	
1886	48-49 Vic, c. 59		37	118,400	118,400	
1887	50-51 Vic, c. 24		12	38,400	38,400	
1885	48-49 Vic, c. 60		109	3,800	3,800	418,560
1887	50-51 Vic, c. 22		34	108,800	108,800	
1888	51 Vic, c. 3		46	147,200	147,200	
1887	50-51 Vic, c. 24		6	19,200	19,200	
1885	51 Vic, c. 3		22	70,400	70,400	
1882	45 Vic, c. 14		70	224,000	224,000	
1883	46 Vic, c. 25		80	266,000	266,000	
1884	47 Vic, c. 8					

CRÉDITS accordés en vertu d'actes qui ont été annulés ou modifiés par des actes subséquents du parlement.

OTROIS ANNULÉS OU MODIFIÉS.

A. 1888	Acte.	A. qui accordé.	Description générale de la ligne subventionnée.	Montant.	—	Autorité pour le changement.	Montant du nouveau crédit.	Observations.
1883	46 Vic., c. 25.	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau.	Pour les premiers 50 milles de ch. de fer depuis la station de Hull.	\$ 160,000	Annulé....	48-49 Vic., c. 59, 1886.	\$	Amendé en retranchant les mots "à la Cie de
1883	46 Vic., c. 25.	Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe.	Pour 80 milles, de Canso à Louisbourg ou Sydney.	266,000	Modifié....	47 Vic., c. 8, 1884	266,000	ch. de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe," et remplaçant le mot "son" par "le", et en retranchant les mots "pour 80 milles de."
1883	46 Vic., c. 25.	Cie de ch. de fer Northern and Western.	De l'Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy.	102,400	Annulé....	47 Vic., c. 8, 1884	128,000	Pour 62 milles, de Hull au Désert au lieu des subventions accordées par 46 Vic., c. 25, et par 47 Vic., c. 8. De nouveau annulé.
1883	46 Vic., c. 25.	Cie de ch. de fer Mont-réal et de l'Ouest.	Pour les premiers 50 milles au delà de Saint-Jérôme, P.Q.	160,000	Annulé....	49 Vic., c. 10, 1886	70,000	\$5,161 par mille au lieu des subv. accordées par 46 Vic., c. 25, et par 47 Vic., c. 8.
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de ch. de fer de la Gatineau.	Pour une ligne de Kazabazua au Désert.	160,000	Annulé....	49 Vic., c. 10, 1886	361,270	Pour 7 milles, pour se raccorder avec le C.O.P. De nouveau annulé.
1884	47 Vic., c. 8.	Napanee, Tamworth et Québec.	De Tamworth à Bogart ou Bridge-water.	70,400	Annulé....	48-49 Vic., c. 59, 1886.	23,400	
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de ch. de fer Mont-réal et Occidental.	De l'extrémité de la ligne subventionnée et se dirigeant vers le Désert.	160,000	Annulé....	49 Vic., c. 10, 1886	217,600	
1884	47 Vic., c. 8.	Pour un chemin de fer....	De Saint-André à Lachute.....	22,400	Modifié....	49 Vic., c. 10, 1886	217,600	
1884	47 Vic., c. 8.	Pour un chemin de fer....	Des Grandes-Piles au lac Edouard.	217,600	Annulé....	48-49 Vic., c. 59, 1886.	217,600	

1885	48-49 Vic., c. 59.	Napanee, Tamworth et Québec.	De Tamworth à Bogart et Bridge-water.	70,000	Amendé.	49 Vic., c. 10, 1886	70,000	Pour 18 milles de leur chemin de fer au lieu de 16 milles.
1886	48-49 Vic., c. 59.	Pour un chemin de fer....	Pour 8 milles de chemin de fer, du Long-Sault au pied du lac Pé-miscamingue.	25,600	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	12,400	Pour 4 courtes sections de 2 milles, au lieu d'une partie des 2 milles à même les milles subventionnés.
1886	48-49 Vic., c. 59.	Pour un chemin de fer....	Des Grandes-Piles au lac Edouard.	217,600	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	217,600	Subvention accordée à la Cie du ch. de fer du St-Laurent, des B.-Laur-entid, et du Saguenay pour 7 milles au lieu de 10 milles subventionnés.
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de f. Caranquette	Pour 10 milles en bas de Caranquette jusqu'à Shippegan.....	33,900	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	32,000	Pour 21 milles au lieu de 37 milles subventionnés.
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer du Lac Érié, Essex et Détroit....	Pour 37 milles, de Windsor à Leamington.	118,400	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	118,400	
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer du Lac Témiscamingue.....	Pour quais et débarcadères.....	6,000	Annulé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.		
1886	49 Vic., c. 10.	Pour un chemin de fer....	Pour 28 milles, dep. Perth-Centre jusque près de Pleister-Rock.	89,600	Amendé.	50-51 Vic., c. 24, 1887.	89,600	
1886	49 Vic., c. 10.	Pour un chemin de fer....	D'un point sur le C.O.P. jusqu'à Eganville.	70,400	Amendé.	51 Vic., c. 3.....	70,400	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de c. de f. Massawippi	De Magog à Ayr's Flat.....	32,000	Amendé.	51 Vic., c. 3.....	32,000	Cie de ch. de f. Tobique pour 14 m. de la même ligne
1886	48-49 Vic., c. 59	Cie de Colonisation de la Baie du Tonnerre	De Murillo au lac Oroché.....	271,000	Amendé.	51 Vic., c. 3.....	271,200	Cie de c. de f. Massawippi
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du Saguenay et Lac St-Jean.	Pour 30 milles, depuis le lac St-Jean jusqu'à Chicoutimi, ou de Chicoutimi au lac St-Jean.	96,000	Amendé.	51 Vic., c. 3.....	96,000	Cie de c. de f. de Port-Arthur, Duluth et Western
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de c. de fer de Témiscouata.....	Pour 30 milles depuis Edmunston jusqu'à la rivière St-François.	96,000	Amendé.	51 Vic., c. 3.....	100,000	Cie de ch. de f. de Québec et du lac St-Jean.
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de chemin de fer Québec-Central.....	De la Jonction de Beauce à la limite internationale.	211,200	Amendé.	51 Vic., c. 3.....	288,000	Pour 20 milles depuis Edmunston jusqu'à la rivière St-François.
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de f. Ottawa, Waddington et N.-York	Depuis Ottawa jusqu'à Waddington.	19,200				Pour terminer la ligne de la station St-François à la riv. de l'Orignal, et au lieu de la balance de subvention non acquise en vertu de 47 V., c. 8. (\$19,429 payés.
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de ch. de f. Albert Southern.....	Depuis Hopewell jusqu'à Alma....	51,200				31,771 confisqués.
1883	46 Vic., c. 25.	C. de f. de la B. des Chal.	De Métapédias à Paspebiac.....	620,000				300,300 payés.
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de c. de fer Central.	De la tête du Grd-Lac à l'Interco.	128,000				319,700 confisqués.
1884	47 Vic., c. 8.	Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa....	De l'embr. Victoria du ch. de fer Midland à Bancroft.....	160,000				Toute confisquée.
1884	47 Vic., c. 8.	Ontario-Pacifique.....	De Cornwall à Perth.....	281,600				{ \$ 15,000 payés.
								{ 145,000 confisqués.
								Toute confisquée

SUPPLÉMENT DU RAPPORT DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1888.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:

IMPRIMÉ POUR L'IMPRIMEUR DE LA REINE ET LE CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

A. SENÉCAL, SURINTENDANT DES IMPRESSIONS.

1889.

CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

GÉRANT GÉNÉRAL, OTTAWA, 4 mars 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1888. Dans le but d'en faciliter la lecture, j'introduis ici le sommaire des tableaux ci-annexés :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....	12,701 66
Longueur des voies de garage	1,531 86
Milles de lisses de fer.....	1,037 55
do d'acier.....	11,664 11
Capital versé (y compris les quatre items suivants) :... \$	727,180,448 75
Bonis payés par le gouvernement.....	134,278,219 36
Prêts faits do	20,920,085 27
Actions souscrites par le gouvernement.....	300,000 00
Subventions municipales.....	13,144,224 43
Milles de chemins de fer en exploitation.....	12,162 88
Recettes.....	\$42,159,152 65
Frais d'exploitation	30,652,046 03
Profits nets.....	11,507,106 62
Voyageurs transportés	11,416,791
Tonnes de fret transporté.....	17,172,759
Milles parcourus par les trains.....	37,391,206
Voyageurs tués.....	20
Nombre d'élevateurs.....	28
Passages de niveau, gardés.....	115
do non gardés.....	7,910
Ponts au-dessus de la voie.....	364
Passages de niveau d'autres chemins de fer.....	147
Raccordements avec d'autres chemins de fer.....	239
do des embranchements	159
Locomotives, en propriété.....	1,618
do louées	39
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété.....	71
do do loués.....	8
Voitures de 1re classe, en propriété.....	742
do do louées.....	17
do 2e classe et d'immigrants, en propriété....	553
do do do louées.....	15

Wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propriété...	483
do do do loués.....	23
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété.....	24,918
do do loués.....	2,952
Wagons-plateformes, en propriété	12,750
do loués.....	242
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété...	3,147
do do loués.....	.....

CAPITAL NOMINAL PAYÉ.

	Total.		Par mille.	
	\$	cts.	\$	cts.
Actions ordinaires.....	231,623,391	32	18,236	67
do priorité.....	95,870,491	19	7,548	26
Obligations.....	228,617,728	17	17,999	98
Aide de la part du gouvernement fédéral.....	132,153,545	81	10,405	13
do do d'Ontario.....	5,947,007	52	468	23
do do de Québec.....	9,611,986	41	756	79
do do du Nouveau-Brunswick.....	4,123,627	54	324	58
do do de la Nouvelle-Ecosse.....	1,678,637	35	132	16
do do du Manitoba.....	1,945,000	00	153	14
do do de la Colombie-Britannique.....	37,500	00	2	95
do des municipalités.....	13,144,224	43	1,027	02
Capital provenant d'autres sources.....	2,426,309	01	198	90
Total.....	727,180,448	75	57,253	81

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée.

	Total.	
	\$	cts.
Gouvernement fédéral.....	136,599,921	34
do d'Ontario.....	5,947,007	52
do de Québec.....	10,974,660	02
do du Nouveau-Brunswick.....	4,312,665	00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	1,966,394	94
do du Manitoba.....	1,945,000	00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500	00
Municipalités de l'Ontario.....	10,005,541	78
do de Québec.....	4,192,274	00
do du Nouveau-Brunswick.....	316,500	00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	250,000	00
do du Manitoba.....	595,600	00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500	00
do des Territoires du Nord-Ouest.....	35,000	00
Total.....	177,215,564	60

ACCIDENTS FATALS.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total.
Tombés de wagons ou de locomotives.....	4	22	4	30
En montant à bord ou en descendant des trains en mouvement.....	6	7	8	21
En formant les trains.....		5		5
En attelant des wagons.....		6		6
Collisions et déraillements.....	8	28	3	39
En marche ou arrêtés sur la voie.....	2	24	84	110
Explosions.....		3	1	4
Autres causes.....		12	4	15
Total.....	20	107	104	231

Les concessions de terres aux compagnies de chemins de fer ne peuvent être considérées, avec certitude, former partie de leur capital, et je les sou mets donc en un tableau séparé :—

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres concédés.	Acres vendus.	Montant réalisé.
Chemin de fer Canadien du Pacifique	Fédéral.....	25,000,000	10,094,678	\$ cts. 20,169,656 00
do	do .....	.....	Emp. de ville	890,985 00
Grand Nord	Québec.....	92,000	.....	.....
Manitoba et Nord-Ouest.....	Fédéral.....	2,918,400	146,622	389,174 25
Cie de Houille et de Navigation du N.-O.	do	420,480	22,667	30,291 65
Montréal et Lac Maskinongé.....	Québec.....	32,000	.....	.....
Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	do	458,000	.....	.....
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	Fédéral.....	96,000	.....	134,400 00
Québec, Montmorency et Charlevoix.....	Québec.....	42,000	.....	.....
Saint-Laurent, Laurentides inférieures et Saguenay.....	do	357,000	.....	.....
Québec et Lac Saint-Jean.....	do	1,620,000	1,620,000	1,134,000 00
Comtés de l'Ouest.....	Nouvelle-Ecosse.	150,000	.....	.....
Montagne de Bois et Qu'Appelle.....	Fédéral.....	1,536,000	.....	.....

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

Mr A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada, le 30 juin 1888.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Albert.....	De la station de Salisbury, chemin de fer Intercolonial, à Hopewell et Albert, sur la baie Chignectou, et Harvey, N.-B.....		52'00
Albert Southern.....	Hopewell à Herring Cove, N.-B. (10'50 milles de voie posée).....		17'00
*Atlantique et Nord-Ouest	Du Mile-End à Lennoxville, puis en allant à l'est <i>viz</i> Mattawamkeag, Maine (74'60 m de voie posée).....		119'60
Baie des Chaleurs.....	De Métapédia à Paspébiac (40 milles de voie posée, le reste en construction).....		100'00
Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté.....	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonct. de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc.....		3'50
Boucotoche et Moncton.....	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Boucotoche, N.-B.....		32'00
Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	De Brockville à Westport, (40 milles de voie posée, le reste en construction).....		45'00
Canada Atlantique.....	D'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc, à Lacolle; tracé de là jusqu'à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un bateau-passeur. Se relie au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle.....		130'30
Sud du Canada.....	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu.....	226'18	
	Embranchement d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg.....	15'70	
	Emb. de Ste-Claire—Jonc. de Ste-Claire à Courtright.....	62'63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland.....	17'50	
	Emb. d'Erié à Niagara—De Fort Erié à Niagara.....	30'60	
	Emb. de Oil Springs—De Oil-Springs à Oil-City....	2'83	
do affermé.....	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Pétrolia.....	7'00	
			362'44
Pacifique Canadien.....	Ligne-mère—Montréal à Vancouver	2,906'50	
	Emb. en exploit. dans le Manitoba et le Nord-Ouest...	219'70	
	Ligne affermée dans le Manitoba et le Nord-Ouest—		
	Ch de fer de colonisat. du Manitoba et du S.-O....	211'20	
	Embranchem. en exploit. dans Ontario et Québec....	484'80	
	Lignes affermées dans Ontario et Québec.....	904'10	
	Embranchements dans la Colombie-Britannique....	10'40	
	Ligne-mère en exploitation—.....		4,736'70
	Milles.		
	Montréal à Vancouver.....	2,906'50	
	Embranchements en exploitation—		
	De la jonc. de St-Martin à Québec.....	159'80	
	Des Grandes Piles à Trois-Riv.....	27'50	
	De la jonc. de Joliette à St-Félix.....	16'80	
	De la jonc. de Berthier à Berthier.....	2'00	
	De Sainte-Thérèse à Saint-Lin.....	15'00	
	do St-Eustache.....	8'00	
	De la jonc. de St-Lin à St-Jérôme.....	11'00	
	De la station de Buckingham au village de Buckingham....	4'20	
	De Hull à Aymer.....	7'50	
	De la jonc. de Carleton à Brockville.....	45'50	
	De Sudbury aux Mines de cuivre.....	5'00	
	do Sault Ste-Marie.....	182'50	
	A reporter.....	484'80	2906'50

* Affermé par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

† Y compris 3'20 milles de Toronto-Junction à Strachan Avenue.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.		
		Milles.	Total.	
	Report.....	484·80	2,906 50	
Pacifique Canadien—<i>Suite.</i>	De Winnipeg à Emerson	64·80		
	do Manitou	100·60		
	do Stonewall.....	18·00		
	do Selkirk	22·50		
	De Vancouver à Coal Harbor.....	1·20		
	De New-Westminster à New- Westminster-Junction.....	9·20		
	De Rosenfeldt à Gretna.....	13·70		
		714·80		
	Lignes affermées en exploitation—			
	Atlantique et Nord-Ouest—			
	De Mile-End à Farnham	44·60		
St-Laurent et Ottawa—				
	D'Ottawa à Prescott.....	51·80		
	De la jon. de la Chaud. à Ottawa	4·70		
Ontario et Québec—				
	De la jonction de Montréal à la jonction de Toronto.....	334·30		
Lignes affermées.....	Credit Valley—			
		De la jon. de Toronto à St-Thom.	116·60	
		De la jonction de Streetsville à la jonction de Melville	31·60	
		De Cataract à Elora	27·50	
	Toronto, Grey et Bruce—			
		De Toronto à Owen-Sound.....	116·60	
		D'Orangeville à Teeswater.....	67·10	
	Ontario Ouest et du Pacifique—			
		De Woodstock à London	26·40	
	Chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—			
	De Winnipeg à Glenboro'.....	110·20		
	De Manitou à Deloraine.....	101·00		
	1,032·40			
	Total en exploitation.....	†4,661·70		
Ch. de fer de l'Etat:				
Intercolonial.....	Line-mère—De Halifax à Québec.....		678·00	
	Embranchement—Moncton à Saint-Jean		89·00	
	do	Truro à Pictou	52·00	
	do	Painsec à la Pointe-du-Chêne.....	11·00	
	do	St-Charl. à Lévis(<i>via</i> Chaudière)	25·00	
	do	Jonct. de Dalhousie à Dalhousie.....	7·00	
	do	Richmond à Dartmouth.....	4·00	
	do	Derby à Indiantown.....	14·00	
	do	Stellarton à Pictou.....	14·00	
	894·00			
Ile du Prince-Edouard.....	Ligne-mère—D'Alberton à Georgetown.....		147·00	
	Embranchem.—De Mount Stewart à Souris.....		38·40	
	do	D'Alberton à Tignish	13·10	
	do	Ligne de comté au cap Traverse....	12·10	
	(Largeur de la voie, 3 pds. 6 pces.)			
	De Hawkesbury à Sydney, C.B., (en construction).		210·60	
			90·00	
Cap-Breton.....	De la jonction de Pugwash à Granton, N.E.....		50·00	
	Embranch. d'Oxford—D'Oxford à Pugwash.....		20·00	
	Embranch. de Pictou—De Loch Broom à Pictou....		6·00	
	(Pas terminé.)			76·00

† Y compris 3·20 milles de Toronto Junction à Strachan Avenue.

CAPITAL, POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1888.

t.	AIDE DU GOUVERNEMENT.				AIDE DES MUNICIPALITÉS.				CAPITAL D'AUTRES SOURCES.		CAPITAL TOTAL.		DETTE FLOTTANTE.		Prix de revient de la voie et du matériel roulant.	OBSERVATIONS.	Numéro.	
	Nom du gouvernement.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Souscrit.	Versé.	Souscrit.	Versé.	Montant.				Taux d'intérêt.
	\$ cts	\$ cts	\$ cts.	\$ cts	\$ cts	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	pour 100	\$ cts.		
1	{ Canada..... \$ 29,665 00 } N.-Brunswick 455,000 00	15,000 00	469,665 00	484,213 99		70,000 00		70,000 00			1,199,073 33	1,813,287 32	10,478 36			1,784,073 33	Rapport de 1887.....	1
2	{ Canada..... 51,200 00 } N.-Brunswick 48,000 00		99,200 00	26,428 57							249,200 00	100,848 57			66,000 00		2	
3	{ Canada..... 620,000 00 } Québec..... 700,000 00		1 320,000 00	510,300 00							1,620,000 00	540,300 00					3	
4	Canada.....		128,000 00			5,000 00		5,000 00			105,000 00	80,000 00			75,438 70		4	
5	{ Canada..... 102,400 00 } N.-Brunswick 96,000 00		198,400 00	140,053 57		115,000 00					304,000 00	60,000 00			638,210 00		5	
6	{ Canada..... 134,400 00 } Ontario..... 270,000 00		404,400 00	362,864 00		20,000 00					448,400 00	700,053 47					6	
7	do.....		147,858 65	147,858 65		322,500 00		322,500 00			15,470,358 65	34,493,959 24	200,899 18		27,451,478 50		7	
8	Canada.....		45,887,759 20	45,887,759 20							45,887,759 20	45,887,759 20			45,887,759 20		8	
9	{ Canada..... 1,284,495 76 } Nouv.-Ecosse 643,545 00		1,928,040 76	1,928,040 76							1,928,040 76	1,928,040 76			1,928,040 76		9	
10	{ Canada..... 3,741,780 89 } do..... 774,541 12		3,741,780 89	3,741,780 89							3,741,780 89	3,741,780 89			3,741,780 89		10	
11	{ Canada..... 56,697,963 71 } Ontario..... 1,479,000 00		58,214,463 71	58,214,463 71		497,500 00	42,500 00	450,000 00			123,664,463 71	184,620,397 04			184,620,397 04	Ci-devant ligne directe de Montréal en Europe.	11	
12	{ C.-Britanniq. 37,500 00 } Canada..... *1,440,000 00	1,176,956 00	2,167,000 00	3,343,956 00	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62			5,802,956 00	4,140,600 62			7,500,000 00	* Payé par le gouvernement fédéral au gouverne- ment de Québec, 5 pour 100 par année sur ce montant.	12	
13	{ Québec..... 1,902,956 00 } Canada..... 954,000 00	2,546,000 00	954,000 00	3,500,000 00					300,000 00	90,000 00	4,500,000 00	5,544,866 60					13	
14	{ Canada..... 954,000 00 } Québec..... 2,546,000 00										1,179,909 20	2,153,243 20					14	
15	{ Canada..... 17,312 00 } Ontario..... 375,282 00		392,594 00	392,594 00		983,000 00		969,561 44	322,583 30	322,583 30	2,516,977 30	5,970,228 74			5,547,338 12		15	
16	Ontario.....		531,000 00	531,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00			2,000,000 00	18,703,333 00					16	
17	Canada.....		60,000 00	60,000 00					524,103 00	524,103 00	1,616,000 00	1,616,000 00				605,103 00	17	
18	Manitoba.....	900,000 00	900,000 00	900,000 00							990,103 00	605,103 00					18	
19	{ Canada..... 224,000 00 } N.-Brunswick 180,000 00		404,000 00	372,000 00							1,600,000 00	4,144,000 00					19	
20	Ontario.....		126,500 00	126,500 00		93,500 00		93,500 00			1,354,000 00	1,123,887 00			1,013,500 00		20	
21	{ Canada..... 83,512 54 } N.-Brunswick 132,000 00		215,512 54	122,512 54							100,000 00	100,000 00					21	
22	{ Canada..... 24,439 84 } N.-Brunswick 32,000 00		56,439 84	56,439 84					209,000 00	209,000 00	970,000 00	970,000 00	3,000 00	7	1,494,663 47		22	
23	Ontario.....	26,000 00	18,740 00	44,740 00		113,500 00		113,500 00			1,115,512 54	563,512 54			215,206 00		23	
24	Nouvelle-Ecosse.....		144,230 00	144,230 00							265,439 84	265,439 84			241,000 00		24	
25	Canada.....		96,000 00	146,000 00							758,240 00	1,158,240 00					25	
26	do.....		22,400 00	11,840 00							1,144,230 00	1,144,230 00			722,308 00		26	
27	{ Canada..... 82,652 82 } N.-Brunswick 107,500 00		190,152 82	190,152 82		13,000 00		13,000 00			1,144,230 00	1,144,230 00			131,321 36		27	
28	{ Canada..... 96,000 00 } Ontario..... 83,000 00		179,000 00	179,000 00		257,500 00		257,500 00	7,407 25	7,407 25	122,400 00	111,840 00			38,955 00		28	
29	Canada.....	300,000 00	750,000 00	750,000 00					816,907 14	816,907 14	3,066,907 14	2,766,907 14			2,766,907 14		29	
30	Nouveau-Brunswick.....	15,142,633 33	425,000 90	416,000 00	3,000 00						500,000 00	294,947 00					30	
31	Canada.....		15,142,633 33	15,142,633 33							873,000 00	1,669,000 00					31	
32	Ontario.....		336,000 00	336,000 00		966,000 00		966,000 00			204,300,120 18	251,733,661 12					32	
33	Ontario.....		241,276 00	241,276 00		682,000 00		682,000 00			3,521,657 00	7,237,639 20					33	
34	do.....		178,630 00	178,630 00		929,000 00		929,000 00			1,748,250 00	3,076,237 67					34	
35	Ontario.....		168,350 20	168,350 20		144,870 85		144,870 85			16,902,955 34	1,121,861 00					35	
36	do.....		158,212 00	158,212 00		488,500 00		476,702 59			441,550 00	1,144,476 00					36	
37	do.....		182,500 00	182,500 00		263,000 00	50,000 00	263,000 00			1,144,476 00	1,966,942 67					37	
38	do.....		94,957 59	94,957 59		222,094 93		222,094 93			512,340 00	1,424,986 00					38	
39	do.....		312,000 00	312,000 00		186,000 00		186,000 00			30,000 00	30,000 00					39	
40	do.....		196,188 00	196,188 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00			4,694,532 89	11,844,639 56					40	
41	Canada.....		1,320,000 00	1,206,030 00		675,596 00	100,000 00	775,596 00			646,712 00	634,914 59			300,736,846 12		41	
42	Ontario.....		565,020 00	565,020 00							445,500 00	445,500 00					42	
43	Canada.....		103,600 00	46,400 00		20,174 00		20,174 00			317,052 52	317,052 52					43	
44	{ Canada..... 128,000 00 } Québec..... 156,000 00		284,000 00	44,200 00		20,000 00					498,000 00	498,000 00					44	
45	Canada.....		89,600 00	25,088 00		6,000 00		6,000 00			828,168 00	7,492,338 00					45	
46	do.....		51,200 00								1,320,000 00	3,456,016 67					46	
47	{ Canada..... 9,600 00 } N.-Brunswick 9,000 00		18,600 00	9,000 00							1,340,616 00	3,853,322 66					47	
48	{ Canada..... 156,800 00 } Québec..... 391,122 02		547,922 02	544,082 02		225,000 00		225,000 00			373,774 00	882,567 34					48	
49	Canada.....		160,000 00	15,000 00							200,000 00	20,000 00					49	
50	{ Canada..... 42,400 00 } Nouv.-Ecosse 38,400 00		80,800 00	33,638 78							1,434,000 00	1,194,200 00					50	
51	{ Canada..... 58,334 87 } N.-Brunswick 135,000 00		193,334 87	193,334 87							500,000 00	109,325 00					51	
52	{ Canada..... 48,000 00 } Ontario..... 456,493 00		504,493 00	504,493 00		491,000 00		491,000 00	18,320 00	18,320 00	273,600 00	191,088 00			160,000 00		52	
53	{ Canada..... 11,200 00 } Québec..... 7,350 00		18,550 00	14,875 00							185,000 00	331,000 00			182,766 48		53	
54											68,100 00	41,500 00			12,410 97		54	
55											1,883,972 02	2,728,393 89			1,286,521 29		55	
56											213,500 00	67,600 00					56	
57											430,800 00	303,638 78					57	
58											273,334 87	193,334 87	60,000 00		275,000 00		58	
59											5,498,813 00	5,994,613 00			4,018,201 00		59	
60											37,550 00	24,875 00	1,682 90				60	
61											83,600 00	26,000 00	48,352 90	7			61	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Caraquette.....	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B.....		68-00
Carillon et Grenville.....	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ontawa. <i>Largeur de voie, 5 pieds 6 pouces.</i>		13-00
Ontario-Central.....	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté d'Hastings; se relie au Grand Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon.....		104-00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	De Norton Station, sur l'Intercolonial, à la rivière au Saumon (15 milles de voie posée, le reste en construction).....		44-33
Embranchement de Chatham.....	De la ville de Chatham, N.-B., à la jonction de Chatham, sur le chemin de fer Intercolonial, et se reliant au chemin de fer Northern and Western.....		11-00
Cobourg, Blairton et Marmora.....	De la ville de Cobourg à Harwood.....	15-00	
	De Blairton au ch. de fer Canadien du Pacifique.....	3-00	18-00
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro').....	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....		32-00
Comté de Drummond.....	De Drummondville, P.Q., à Mitchell, se relie au C.C.P. à Drummondville.....		13-00
Dominion Lime Co.'s Railway.....	De la jonction de Dudsweil, chemin de fer Québec Central aux carrières de chaux.....		4-80
Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....		26-50
Erié et Huron.....	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Wallaceburg, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental.....		73-12
Esquimault et Nanaïmo.....	Russell's Station à Wellington Mines.....		78-00
Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Sainte-Marie.....	Reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern and Western à Sainte-Marie.....		1-33
Grand-Southern.....	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.....		82-50
Grand-Tronc—			
Division du Grand-Tronc.....	Ligne-mère—De Sarnia à la Pte-Lévis et Isl.-Pond.	735	25
	Prol. de Sarnia—De Port-Edouard au Gr.-Occiden.	3	00
	Embranchement—De Montréal aux quais.....	2	00
	Embranchement de Trois-Rivières—D'Arthabaska à Doucet's Landing.....	35	25
	Embran. de Kingston - Ligne-mère jusq. Kingston.	2	25
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt.....	14	50
	Embranchem. de London - De Ste-Marie à London..	22	00
	Embr. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-P., de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov.	73	58
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique	6	50
Affermées et en exploitation.....	Buffalo et lac Huron—De Goderich à Fort-Erié.....	162	00
	Baie Georgienne et lac Erié—De Port-Dover à Wiarton.....	172	75
	A reporter.....	1,229	00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
	Report.....	1,229 00	
Grand-Tronc— Affermés et en exploitation.....	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee.....	62 25	
	Chemin de fer du Nord—		
	Ligne-mère—De Toronto à Collingwood.....	94 96	
	Embranch.—Allandale à Gravenhurst.....	50 94	
	do Collingwood à Meaford.....	20 50	
	do Colwell à Penetanguishene.....	33 34	
	do Tramway Flos—Elmvale à Hillsdale.....	8 28	
	Hamilton et Nord-Ouest—		
	Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron.....	134 07	
	Embranchement—Beeton à Collingwood.....	39 83	
	Jonction du Nord et du Pacifique (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à la rivière de la Vase, lac Nipissingue).....	111 37	
	Division du Grand-Occidental.....	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.....	229 50
Embranc. de Toronto—D'Hamilton à Toronto.....		38 50	
do Galt—D'Harrisburg à Guelph.....		28 98	
do Brant do Brantford.....		8 00	
do Sarnia—De Komoka à Sarnia.....		50 75	
do Petrolia—De Wyoming à Petrolia.....		4 75	
Ligne auxiliaire—De Port-Brié à Glencoe.....		145 50	
Emb d'Allanburg—D'Allanb. à la jonct. de Clifton Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont.		8 32	
Affermés et en exploitation.....		25 00	
Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine.....		168 35	
London et Port-Stanley—De London à Port-Stanley.....	23 66		
London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham.....	68 89		
Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction de Tilsonburg.....	34 75		
Norb.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron, Stratford et Huron.....			
Affermés—Division de Midland.....	Midland—De Port-Hope à Peterboro' et Midland, sur la Baie Georgienne.....	165 75	
	Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe).....	111 50	
Affermés—Division de Midland.....	Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'.....	87 75	
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens chem. de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay).....	99 75	
	De la jonction de Madoc à Bridgewater.....	8 50	
Grand-Oriental.....	De Dundas, comté d'Huntingdon, Qué., à Lévis, Québec (en construction 60 milles).....	220 00	3,092 94
	Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (6-12 milles de voies sont posés).....	36 00	
			256 06
Grand-Northern.....	A partir de Saint-André, sur la rivière Ottawa, jusqu'à Québec; 8 milles construits de Saint-Jérôme à New-Glasgow.....		170 00
Grand Central du Nord-Ouest.....	De Brandon, via Battleford aux Montagnes Rocheuses (50 milles en construction).....		
Jonction de Guelph.....	De Guelph, Ont., jusqu'au point sur la division de Credit Valley, du C. C. P., près de Campbellsville.....		15 00
Embranchement de Harvey.....	D'Albert à Harvey Bank, N.-B.....		3 00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Irondale, Bancroft et Ottawa	D'Orillia, Ont., à Ottawa, (tracé de Mackinmount à Bancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et au Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C. P. à Ottawa. 10 milles de voie posée		225 00
International.....	De Lennoxville, P. Q., à la frontière du Maine.....		81 66
Joggins	De Maccan-Station, Intercolonial, à Prospect-Mine		13 00
Kent Northern.....	Richibouctou, N.-B., au chemin de fer Intercolonial		27 00
Kingston et Pembroke.....	Ligne-mère—Kingston à Pembroke.....	103 00	
	Emb. de Glendon.—Bedford à Zanesville.....	4 00	
	do Jusqu'au mines de Robertsville	1 00	
	do Jusq. moul. de Doran, aux usines de charb. de bois, moul. McLaren, mine de Bethuen, moul. Lavant, moul. de Gly de Fork et mou. Francis	4 00	
	(Ce ch. de fer se relie au Gr.-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac., au lac Sharbot et Renfrew)		112 00
L'Assomption.....	De L'Epiphanie à L'Assomption		3 50
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue	De Mattawa à la tête du Long-Sault, sur l'Ottawa.....		6 00
Leamington et Sainte-Clair e.....	De Comber Station, ch. de fer du Canada-Southern à Leamington		14 00
Manitoba et Nord-Ouest.....	De Portage-la-Prairie à Langenburg	180 57	
	Embranchement de la Rivière aux Coquilles.....	11 45	
	Affermée—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid City (en construction de Langenburg à Saltcoats 25 32 milles).....	15 47	
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	De Winnipeg à Glenboro et de Manitou à Deloraine. Affermé par le Pacifique Canadien		207 49
Vallée du Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer International et du Grand-Tronc à Lennoxville	32 00	
	Embranch.—De la jonct. de Stanstead à Stanstead	2 00	
Montréal et Sorel	De sa jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert, jusqu'à Armstrong sur la Rivière Richelieu, vis-à-vis Sorel.....		34 00
Montréal et Lac Maskinongé	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon, Qué.....		44 67
Montréal et Jonction du Vermont	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint Jean P. Q., jusq. son raccordem. avec le ch. de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le chemin de fer de jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent.....		12 75
Napanee, Tamworth et Québec.....	De sa jonction avec le Grand-Tronc à la ville de Napanee, Ont., jusqu'au village de Tamworth.....		23 60
Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis Frédéricion, sur la rivière Saint Jean, N.-B.) à Edmundston		28 50
	Embranch.—De la jonct'n de Newbury à Woodstock	164 00	
	do Aroostock à la frontière du Maine.....	6 00	
		4 00	
	Lignes affermées—		174 00
	Nouveau-Brunswick et Canada—Woodstock à Saint-Stephen et Saint-André	127 00	
	Saint-Jean et Maine—De Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro'	92 00	
	Frédéricion—De la jonction de Frédéricion à la cité de Frédéricion	22 50	
			241 50

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tormentine.....		36-00
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	De Gibson (vis-à-vis la cité de Frédéricton) à la Jonction de Chatham—Ch. de fer Intercolonial Blackville à Indiantown.....	107-00 9-00	116-00
	(Se relie aussi avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Gibson.)		
Chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique.....	Affermé au ch. de fer du Grand-Tronc.....		111-37
Rive-Nord, formant ci-devant partie du ch. de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....	Acheté par le chemin de fer Canadien du Pacifique.....		206-10
Houille et navigation du Nord-Ouest.....	De la jonction avec le ch. de fer C. P. à Dunmore, 651 milles à l'ouest de Winnipeg, dans une direction ouest jusq. la mine de houille à Lethbridge, dans le dist d'Alberta, largeur de voie, 3 pieds.....		109-50
Nosbonsingue et Nipissingue.....	De Nosbonsing, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au Lac Nipissingue.....		5-50
Central, Nouvelle-Ecosse.....	De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.—en construction.....		75-00
Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	De la station du Pacifique Canadien, à Hull, Qué., à Wakefield.....		19-50
	(3 milles de nivelés.)		
Jonction de Pontiac du Pacifique.....	De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont.....		85-00
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	(Les listes ne sont posées que sur 71 m. à p. d' Aylmer)		
	Du ch. de fer du Canadien du Pacifique à Régina, en allant vers le nord-ouest jusqu'au Lac Long.....		23-00
Québec et Lac Saint-Jean.....	De Québec au lac Saint-Jean.....	190-00	
	De Chambord à Chicoutimi.....	5-00	195-00
	Se reliant au ch. de fer de la Rive-Nord, à 4 milles de Québec, jusqu'à Roberval, Lac Saint-Jean, 195 milles terminés, 54 milles en exploitation.		
	Embranchements non construits—		
	De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins.....	10-00	
	Du Lac Edouard à La Tuque.....	30-00	
	Du Lac Saint-Jean à Chicoutimi.....	70-00	110-00
Québec-Central.....	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonct. d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, à 5 milles de Lévis, Qué. Emb. Chaudière—Jonct. de la Beauce à St-François Emb. d'Angus—D'Angus-Est aux fabriq. d'Angus	138-00 15-00 1-00	154-00
	(Aussi 40 milles en voie de construction.)		
	(Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au chemin de fer Waterloo et Magog à Sherbrooke.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix.....	De Hedleyville, paroisse de Saint-Roch, Québec, à Sainte-Anne.....	21-00	
Stanstead, Shefford et Chambly.....	De la jonction du chemin de fer de jonction de Montréal et du Vermont, près Saint-Jean, Qué., En allant à l'est vers Waterloo.....		43-00
	(Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent.)		

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—Fin.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière	44·00	
	Division du Nord— De la Jonction de Sutton à Sorel	96·00	
	Embranchement—De Drummondville à L'Avenir... ..	12·00	
	Lignes affermées— Montréal, Portland et Boston—Longueuil et St- Lambert à Farnham	36·00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire.....	9·00	
	Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent— Stanbridge à St-Guillaume.....	63·00	260·00
	(Se relie aux chemins de fer Connecticut et Pas- sumpsic, Grand-Tronc, et Stanstead, Shefford et Chambly.).....		
Sainte-Catherine et Niagara Cen- tral.....	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara.....		12·35
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean.....	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick.....		1·75
Saint-Laurent et Ottawa. (Main- tenant affermé par le Pacifique Canadien).....	Ottawa à Prescott.....	51·80	
	Embranchement—De la jonction de la Chaudière à Ottawa—(Se relie au Grand-Tronc et aux ba- teaux à vapeur du Saint-Laurent, à Prescott, et au chemin de fer Canadien du Pacifique, et au Canada-Atlantique à la Chaudière, Ottawa.....	4·70	
Saint-Laurent, Basses Lauren- tides et Saguenay.....	De Saint-Tite, sur le chemin de fer du Pacifique à la rivière à Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean (22 milles de voie posée).....		50·56
Saint-Louis, Richibouctou et Bouc touche.....	Richibouctou à Bouc touche—(Terminé de Richi- bouctou à Saint-Louis, 7 milles).....		42·75
Saint-Martin et Upham.....	De la jonction d'Hampton, chemin de fer Interco- lonial, à Saint-Martin, sur la baie de Fundy.....		29·12
Mille-Iles.....	De Gananogue à la stat. de Gananogue, ch. de f. G.T.		3·15
Témiscouata.....	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer du Nou- veau-Brunswick.....		81·20
Waterloo et Magog.....	Waterloo à Sherbrooke, Qué. (Se relie au Stanstead, Shefford et Chambly, et aussi au Sud-Est).....	39·00	
	Ch. de fer de la Vallée de Missisquoi. (N'est com- plété que depuis Bolton Forest, sur le Waterloo et Magog, vers le sud, 10·10 milles; il n'est pas exploi- té.).....	10·10	
			49·10
Comtés de l'Ouest	De Yarmouth à Digby, N.-B.....		67·00
Windsor et Annapolis.....	De Windsor à Annapolis, N.-E.....	84·00	
Affirmée	Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, ch. de fer Intercolon., 14 milles d'Halifax	32·00	
			116·00
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle..	Du ch. de fer Canadien du Pacifique, près de Qu'Ap- pelle, à Fort-Qu'Appelle, de là vers le nord-ouest (17 milles en construction).....		110·00
Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	De Winnipeg, à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson. (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Lau- rent, sur le lac Manitoba).....		650·00
Pacifique de l'Ouest d'Ontario.....	De London à Woodstock, Ont.....		26·60
	(Compris dans le ch. de f. Canadien du Pacifique)		

ÉTATS SOMMAIRES.

No. 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de service	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses en fer.	Lisses d'acier.
1	Albert*	52.00		52.00		2.25	56	
2	Albert-Sud	10.50	6.50		10.50		56	
3	Cie de navig. de la Baie de Quinté...	3.50			3.50	3.00	40	
4	Baie des Chaleurs.....	40.00	60.00		40.00		56	
5	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie.....	40.00	5.00		40.00	1.00	56	
6	Bouctouche et Moncton.....	32.00			32.00	2.50	56	
7	Canada-Atlantique.....	130.30			130.30	17.00	56	
8	Sud du Canada.....	362.44		47.52	314.92	134.47	60	
9	Chemins de fer du gouver. Canadien.							
	Intercolonial.....	894.00			894.00	129.25	56 57½ 67	
	Prolongement-Est.....	80.00			80.00	4.00	56	
	Ile du Prince-Edouard.....	210.60		148.16	62.44	15.63	40	
	Cap-Breton.....		90.00					
	Oxford et New-Glasgow.....		76.00					
10	Canadien du Pacifique.....	3415.30						
	Atlantique et Nord-Ouest.....	74.60	45.00					
	Rive-Nord.....	206.10						
	Saint-Laurent et Ottawa.....	56.50						
	Toronto, Grey et Bruce.....	188.70						
	Ontario et Québec.....	334.30		58.20	4633.50	428.50	45 & 56	
	Credit-Valley.....	175.20					56, 57½, 60 & 70	
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	26.60						
	Colonisation, Suu-Ouest du Manitoba.....	211.20						
11	Caraquette.....	68.00			68.00	3.25	50	
12	Carillon et Grenville.....	13.00					65	
13	Ontario-Central.....	104.00			104.00	11.00	42 & 56	
14	Central du Nouveau-Brunswick.....	15.00	30.00		15.00	1.00	54	
15	Embranchement de Chatham.....	11.00			11.00	1.00	56½ & 66	
16	Cobourg, Blairton et Marmora.....	18.00		18.00			56	
17	Cie de c. de f. et houil. de Cumberland	32.00			32.00	10.00	56 & 67	
18	Cie de chaux du Canada.....	4.80			4.80	.75	56	
19	Comté de Drummond.....	13.00			13.00	1.50	56	
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	28.50		12.50	14.00	1.00	60	
21	Erie et Huron.....	73.12			73.12		54 & 56	
22	Esquimalt et Nanaimo.....	78.00			78.00	1.70	50 & 54	
23	Cie de chemin de fer et de pont de							
	Frédéric et Sainte-Marie.....	1.33			1.33		60	
24	Grand Southern.....	82.50			82.50	2.00	56	
25	Grand-Tronc.....	894.25						
	Buffalo et Lac Huron.....	162.00						
	B. Georgienne et Lac Erie.....	172.75						
	Great-Western.....	539.53						
	London et Port-Stanley.....	23.66						
	Wellington, Grey et Bruce.....	168.35						
	London, Huron et Bruce.....	68.89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34.74						
	Midland.....	165.75						
	Toronto et Nipissingue.....	111.50						
	A reporter.....	10,180.23	312.50	627.88	9,532.35	1,360.30		

*Rapport de 1887.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de traverses par milles.	Attaches des lisses.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.
				Gardés.	Non gardés.								
2,240	Eclisses.....	93							1		76	4.8½	1
2,640	do.....	7							2		955	120	4.8½
3,000	do.....	11							1		400	90	4.8½
2,600	do.....	1	22						1		637	67	4.8½
2,640	Joint Fisher.....								1		717	58	4.8½
2,640	Eclisses.....	18						1	1		955	73	4.8½
2,640	do.....	4	86	3				7	4		2865	40	4.8½
2,800	Arrête-noix et rondelles.....	3	364	18	19	11	11	4	913	75	4.8½	8	
2,640-2,112	Cornières et éclisses.....	1	8	429	29	18½ to 35	4	22	17	694	65	4.8½	9
2,640-2,112	Eclisses.....		60	9	20			1		955	79½	4.8½	
2,640	Cornières et éclisses.....		956	2	17½					396	90	3.6	
2,640	Cornières et éclisses.....	5	17	1945	49	20-22.10	26	33	33	500	*237½	4.8½	10
2,600	Eclisses.....								1		1000	60	4.8½
2,200	do et coussinets.....	1	7	1	16					1910	100	5.6	
2,640	do et boulons.....		94				4	3		955	105	4.8½	
2,640	do.....		5					2		955	66	4.8½	
2,640	do.....		5					2		955	52.80	4.8½	
2,500	do et coussinets.....							1	1	273		5.6	
2,600	do.....		13					1		820	160	4.8½	
2,640	do et boulons et noix.....		5					1		955	103	4.8½	
2,640	do.....		5					1	1	717	63	4.8½	
2,640	do.....		9					1	1	717	80	4.8½	
2,640	Coussinets et éclisses.....		19					3	4	661	52	4.8½	
2,816	Eclisses.....		108										
2,992	Cornières, éclisses et boulons.....		15	2	23					573	80	4.8½	
2,400	do do.....		4						2				
2,464	Eclisses à joint en porte-à-faux.....		52					1	3	716	79	4.8½	
2,640	Barres à cornières, éclisses et boulons.....	13	80	2519	222	15.6-28.4	64	67	74	1100	105½	4.8½	
19		118	6824	336			123	167	130				

*Temporaire.

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de ser-vice.	Poids par verge.	
		Complétées. (Lisses posées.)	En voie de cons-truction	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
						lbs.	lbs.	
	Report.....	10180.23	312.50	627.88	9552.35	1360.30		
	Grande-Jonction..... 87.75							
	Whitby, P. Perry et Linds'y 46.50							
	Victoria 53.25							
	Nord.....208.00							
	Nord et Jonct. du Pacific...111.37							
	Hamilton et Nord-Ouest...173.90							
	Jn. de Madoc à Bridgewater 8.50							
	Montréal et Jn. Champlain 62.25							
26	Grand-Oriental.....	6.50	60.00		6.50		56	
27	Grand Nord-Ouest Central.....		50.00					
28	Grand-Nord.....	7.84			7.84		56	
29	Jonction de Guelph.....	15.00			15.00	20	56	
30	Embranchement de Harvey.....	3.00			3.00	20	56	
31	International.....	81.66			81.66	3.50	56	
32	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	10.00			10.00	25	56	
33	Joggins.....	13.00			13.00	1.00	56	
34	Kent-Northern.....	27.00		20.00	7.00	1.00	40 et 60	
35	Kingston et Pembroke.....	112.50		9.50	10.00	21.00	50 et 84	
36	L'Assomption.....	3.50			3.50	20	56	
37	Cie de ch. de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.....	6.00			6.00		16	
38	Leamington et Sainte-Claire.....	14.00			14.00	1.33	56	
39	Manitoba et Nord-Ouest.....192.02							
	Saskatchewan et Ouest.....15.47	207.49			207.49	16.47	56	
40	Vallée de Massawippi.....	34.00		1.00	33.00		56	
41	Montréal et Lac Maskinongé.....	5.00	8.00		5.00		56	
42	Montréal et Sorel.....	44.67			44.67	3.33	56	
43	Montréal et Jonction du Vermont.....	23.60			23.60	2.00	60	
44	Napanee, Tamworth et Québec.....	28.50			28.50	2.00	56	
45	Nouveau-Brunswick.....174.00							
	N.-Brunswick et Canada...127.00							
	Saint-Jean et Maine..... 92.00							
	Frédéricton..... 22.50							
46	Nouv.-Brunswick et Prince-Édouard.....	36.00			36.00	1.50	56	
47	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	116.00			116.00	5.00	56½ & 61	
48	Cie Houillère et de Navigation du Nord-Ouest.....	109.50			109.50	3.00	28 & 30	
49	Central, Nouvelle-Ecosse.....	76.00						
50	Nosbousing et Nipissingue.....	5.50			5.50	1.00	56	
51	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....		3.00					
52	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	71.00	14.00		71.00	2.00	56	
53	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	23.00			23.00			
54	Québec et Lac Saint-Jean.....	195.00			195.00	10.00	56	
55	Québec-Central.....	154.00		24.00	130.00	10.00	56	
56	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	21.00			21.00		56	
57	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43.00		29.00	14.00	5.50	60	
	A reporter.....	12012.99	523.50	767.08	11245.91	1484.38		

20

de construction, etc.—Suite.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions av. c d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
		Gardés.	Non gardés.									
					pieds.							
		19	113	6824	336	123	167	130				
2,640	Eclisses.....		5			1	1		1910	26	4.8½	26
2,640	Eclisses à cornières.....	25	1	21.6		1			1273½	52.80	4.8½	27
2,600	Eclisses.....	2	1	15.10		2			955	52.80	4.8½	28
2,260	Eclisses et éclisses à cornières.....	27				2			717	52.80	4.8½	30
2,640	Eclisses.....	3				1			1146	74	4.8½	31
3,000	do.....	4				3			1300	60	4.8½	32
2,432	do.....	4				2			953	79	4.8½	33
2,640	do.....	54	4	16½-20½		4	12	1	1000	60	4.8½	34
2,500	do.....	7				1			955	79	4.8½	35
										20	4.8½	36
2,600	Eclisses.....	3	21			1			955	20	4.8½	37
2,700	Eclisses et cornières en acier.....	6	140			1	2		955	105.60	4.8½	39
2,800	do.....	20	1	19					955	76	4.8½	40
2,720	do.....					1				52.80	4.8½	41
2,640	do.....	12				1	2		2292	53	4.8½	42
2,600	do et boulons.....	51	1	17.5		2				52	4.8½	43
3,000	Eclisses à cornières.....	24							882	88	4.8½	44
2,640	Eclisses.....	158	3	18		1	5	5	540	85	4.8½	45
2,400	do.....	26					1		1000	66	4.8½	46
2,640	Eclisses, boulons et éclisses à cornières.....	25				1	5	1	955	80	4.8½	47
2,112	Eclisses.....	4				1			1433	52	3.0	48
2,600	Eclisses.....	1	1	23		3	1	2	882	80	4.8½	49
2,640	Eclisses à cornières.....						1		637	132*	4.8½	50
												51
									1433	52.80	4.8½	52
2,640	Eclisses.....	26	3						1146			53
2,640	do.....	26				1	5	1	716	132	4.8½	54
2,640	do.....	26				1	5	1	882	76	4.8½	55
2,640	do.....								1645	53	4.8½	56
2,400	do.....	42				3	4			60	4.8½	57
		28	113	7531	351	138	216	154				

* Temporaire.

21

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de service.	Poids par verge.	
		Complétée (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
	Report.....	12012.99	523.50	767.08	11245.91	1484.38	lbs.	lbs.
58	Sud-Est 152.00	260.00	.....	129.50	130.50	29.00	40-56-60	57½
	Montréal, Portland et Boston 45.00							
	Saint-Laurent et Jonction du Lac Champlain..... 63.00							
59	Sainte-Catherine et Niagara-Central. 12.35	.....	.....	12.35	1.00	.....	.....	56
60	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer 1.75	.....	.....	1.75	.....	.....	.....	60
61	Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay 22.00	.....	.....	22.00	1.50	.....	.....	56
62	St-Louis, Richibouctou et Bouctouche 7.00	.....	.....	7.00	.25	.....	.....	56
63	Saint-Martin et Upham..... 29.12	.....	29.12	.....	.....	56-60-70	.....	.....
64	Témiscouata 81.20	.....	.....	81.20	3.80	.....	.....	56
65	Mille-Iles 3.15	.....	.....	3.15	.63	.....	.....	56
66	Waterloo et Magog 39.00	49.10	.....	10.10	39.00	2.50	.....	56
	Vallée de Missisquoi..... 10.10							
67	Comtés de l'Ouest..... 67.00	.....	67.00	.....	4.00	56	.....	.....
68	Windsor et Annapolis..... 84.00	116.00	.....	34.75	81.25	4.80	50 et 67	56
	Embranchem. de Windsor. 32.00							
69	Winnipeg et Baie-d'Hudson..... 40.00	.....	.....	40.00	.....	.....	.....	56
70	Montagne de Bois et Qu'Appelle..... 17.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		12701.66	540.50	1037.55	11664.11	1531.86	.....	.....

de construction, etc.—Fin.

Nombre de traverses par mille.	Attaches de lisses, etc.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
		Gardés.	Non gardés.									
		28	113	7531	351	.....	138	216	154	.....	.....	.....
3,000	Eclisses	1	229	1	20.6	7	11	5	637	80	4.8½	58
2,700	do .....	.....	17	10	22	1	1	.....	717	79	4.8½	59
		1	3	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	4.8½	60
2,600		.....	7	.....	.....	1	.....	.....	717	80	4.8½	61
2,432	Eclisses .....	.....	3	.....	.....	1	.....	.....	1000	45	4.8½	62
2,240	Manchons et éclisses.....	.....	22	.....	.....	1	.....	.....	717	129.50	4.8½	63
2,640	Eclisses .....	.....	20	.....	.....	2	.....	.....	819	80	4.8½	64
3,000	Eclisses à cornières.....	.....	8	.....	.....	1	.....	.....	660	84.40	4.8½	65
2,400	Eclisses .....	.....	1	1	24	1	2	.....	574	75	4.8½	66
2,600	do .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	84	4.8½	67
2,640	do .....	.....	69	1	32	.....	1	.....	693	75.50	4.8½	68
2,640	do .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4.8½	69
		28	115	7910	364	.....	147	239	159	.....	.....	70

N° 3—PARTICULARITÉS du matériel roulant.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.		Nombre de loco-motives.		Nombre de wagons dor-toirs.		Nombre de wagons pala-is.	
		Ter-minée.	En voie de cons-truction.	En pro-priété.	Louées.	En pro-priété.	Louées.	En pro-priété.	Louées.
1	Albert	52-00		3					
2	Albert-Sud	10-50	6-50	1					
3	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3-50		1					
4	Baie des Chaleurs	40-00	60-00	2	1				
5	Brockville, Wesport et Sault Sainte-Marie	40-00	5-00	2					
6	Bouc-touche et Moncton	32-00		2					
7	Canada-Atlantique	130-30		7	10				
8	Sud du Canada	362-44		128					
9	Chemins de fer du gouvernement canadien								
	Intercolonial	894-00		184		13		2	
	Prolongement de l'Est	80-00		9					
	Ile du Prince-Edward	210-60		21					
	Cap-Breton		90-00						
	Oxford et New-Glasgow		76-00						
10	Chemin de fer Canadien du Pacifique	3,415-30							
	Atlantique et Nord-Ouest	74-60	45-00						
	Rive-Nord	206-10							
	Saint-Laurent et Ottawa	56-50							
	Toronto, Grey et Bruce	188-70							
	Ontario et Québec	334-30		368	*19	54	*8	dans le précédent.	
	Credit-Valley	175-20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26-60							
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211-20							
11	Caraquette	68-00		3					
12	Carillon et Grenville	13-00		3					
13	Ontario-Central	104-00		10					
14	Central du Nouveau-Brunswick	15-00	30-00	1					
15	Embranchement de Chatham	11-00		2					
16	Cobourg, Blairton et Marmora	18-00		2					
17	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland	32-00		7					
18	Cie de chaux du Canada	4-80							
19	Comté de Drummond	13-00		1					
20	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26-50		2					
21	Erié et Huron	73-12		5					
22	Esquimalt et Nanaimo	78-00		4					
23	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie	1-33							
24	Grand-Southern	82-50		5					
25	Grand-Tronc	894-25							
	Buffalo et Lac Huron	162-00							
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Erié	172-75							
	Grand-Occidental	539-53							
	London et Port-Stanley	23-66							
	Wellington, Grey et Bruce	168-35							
	London, Huron et Bruce	68-89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34-74							
	Midland	165-75							
	Toronto et Nipissingue	111-50							
	Grande-Jonction	87-75							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46-50							
	Victoria	53-25							
	Nord	208-00							
	Jonction du Nord et du Pacifique	111-37							
	Hamilton et Nord-Ouest	173-90							
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8-50							
	Jonction de Montréal et Champlain	62-25							
	A reporter	10180-23	312-50	1440	30	67	8	2	

pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Numéro.	Nombre de voi-tures de 1re classe.		Nomb. de voi-tures de 2e classe et pour les immigr.		Nombre de wagons à bagage, maille-poste et messa-geries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plate-formes.		Nombre de wagons à bascule.		Observations.
	En pro-priété.	Louées.	En pro-priété.	Louées.	En pro-priété.	Louées.	En pro-priété.	Louées.	En pro-priété.	Louées.	En pro-priété.	Louées.	
	3				1		10		20				Rapport de 1886-87.
	1				1				24				
							1		16	15			
	1				1		20		10				
	2		1				1		20				
	6	4		2	1	6	10	2326	137		6		
	44		21		24		2017		177		48		Aussi 125 "autres wagons."
	69		82		43		1618		1450		2186		
	6		4		4		32		70		150		
	17		15		4		178		125				
	111	9	122	*12	90	*10	6305	*255	2611	*31	379		*Prêts spéciaux. Aussi 340 fourgons, wagons d'équipe, chasse-neige, et 18 prêts spéciaux.
	1		1		2		4		16				
	3		3		4				4				
	1		3		3		24		80				
									32				
	1		2						1				
	3								40				
	2				2		2		26		110		
			1						9				
	2		1		1		2		10				
	9				3		30		12				
	4				3		14		56				
	4				2		8		42				
	366	13	486	14	429	16	24020	2581	10814	106	2879		

N° 3. — PARTICULARITÉS du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de loco-motives.		Nombre de wagons d'ortoirs.		Nombre de wagons palais.	
		Terminée.	En voie de construction.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
	Report.....	10180.23	312 50	1440	30	67	8	2	
26	Grand-Oriental.....	6.50	60.00						
27	Grand Nord-Ouest Central.....		50.00						
28	Grand-Nord.....	7.84			1				
29	Jonction de Guelph.....	15.00			2				
30	Embranchement de Harvey.....	3.00		1					
31	International.....	81.66		3	1				
32	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	10.00		1					
33	Joggins.....	13.00		1					
34	Kent Northern.....	27.00		2					
35	Kingston et Pembroke.....	112.50		11					
36	L'Assomption.....	3.50		1					
37	Ch. de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue..	6.00		1					
38	Leamington et Sainte-Clairé.....	14.00		2					
39	Manitoba et Nord-Ouest.....	192.02 } 15.47 }		7	1				
	Saskatchewan et Ouest.....	207.49							
40	Vallée de Massawippi.....	34.00							
41	Montréal et Lac Maskinongé.....	5.00	8.00		1				
42	Montréal et Sorel.....	44.67		2	1				
43	Montréal et Jonction du Vermont.....	23.60							
44	Napanee, Tamworth et Québec.....	28.50		2					
45	Nouveau-Brunswick.....	174.00							
	Nouveau-Brunswick et Canada.....	127.00							
	Saint-Jean et Maine.....	92.00							
	Frédéricton.....	22.50							
46	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....	36.00		3					
47	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	116.00		6					
48	Cie Houillère et de Navigation du N.-O.....	109.50		8					
49	Central, Nouvelle-Ecosse.....	76.00							
50	Nosbonsing et Nipissingue.....	5.50		1					
51	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	3.00							
52	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	71.00	14.00	4					
53	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	23.00							
54	Québec et Lac Saint-Jean.....	195.00		11	1				
55	Québec-Central.....	154.00		10					
56	Québec, Montmorenci et Charlevoix.....	21.00		1					
57	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43.00		6					
58	Sud-Est.....								
	Montréal, Portland et Boston.....	260.00		30				2	
	Saint-Laurent et Jonction du Lac Champlain..								
59	Sainte-Catherine et Niagara Central.....	12.35		1					
60	Pont de Saint-Jean et prolongement du ch. de fer..	1.75							
61	Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay.....	22.00		1					
62	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche.....	7.00							
63	Saint-Martin et Upham.....	29.12		1	1				
64	Témiscouata.....	81.20							
65	Mille-Iles.....	3.15		1					
66	Waterloo et Magog.....	39.00							
	Vallée de Missisquoi.....	10.10							
67	Comté de l'Ouest.....	67.00		4					
68	Windsor et Annapolis.....	84.00							
	Embranchement de Windsor.....	32.00		10					
69	Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	40.00							
70	Montagne de Bois et Qu'Appelle.....	17.00							
		12,701.66	540.50	1618	39	67	8	4	

matériel roulant.—Fin.

Numéro.	Nombre de voitures de 1re classe.		Nomb. de voit. de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, malles, postes, et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plateformes.		Nombre de wagons à bascule.		Observations.
	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	
56	13	486	14	429	16	24020	2581	10814	106	2879			
26													
27	1				1								
28									28				
29													
30													
31					1		2		28				
32							2						
33	1	1					1		6				
34	1	1					1		14				
35	6	2		4		25		204					
36	1								9				
37									10				
38	1												
39	5	4		5		107		65					
40													Matériel roulant fourni par les occa-taires (chemin de fer Passumpsic.)
41								6	8				
42	2			1		1							Exploité par le Vermont Central.
43													
44	2							20					
45	28	22		16		472		736					
46	1						2						
47	2						12	76					
48	2						18	2		178			
49													
50								35					
51													
52	1	2		1		5		35		20			
53													
54	3	7		3		28		135					
55	5	7		6		75		158					
56								15					
57	4	6		2									
58	9	8		6	4	61	371	248	100	50			
59	2							5					
60													Exploité par la Cie du ch. de f. du N.-B
61													
62													Exploité avec le matériel roulant du
63	1				1								Kent Nord.
64													
65	1												
66													Expl. avec le mat. roul. du ch. de fer de
67	3	2		2		17		57					Stanstead, Shefford et Chambly.
68	6	5		6		70		72		20			
69													
70													
	742	17	553	15	483	23	24918	2952	12750	242	3147		

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Albert.....	52·00	256	1,740	26,592	28,588
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation.....	3·50	.....	280	15,337	15,617
3	Jouctouche et Moncton.....	32·00	.....	1,600	6,656	8,256
4	Atlantique du Canada.....	130·30	191,928	180,326	30,466	402,720
5	Sud du Canada.....	362·44	1,014,379	1,923,479	137,788	3,075,646
6	Chemins de fer du gouvern. canadien —					
	Intercolonial.....	894 00	951,838	3,987,415	Ft. et mix.	4,939,253
	Ile du Prince-Edouard.....	210·60	72,948	167,262	do	240,210
	Prolongement-Est.....	80·00	51,363	33,744	do	85,107
7	Canadien du Pacifique.....	3415·30				
	Atlantique et Nord-Ouest.....	44·60				
	Rive Nord.....	206·10				
	Sanit-Laurent et Ottawa.....	56·50				
	Toronto, Grey et Bruce.....	188·70				
	Ontario et Québec.....	334·30				
	Credit Valley.....	175·20				
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60				
	Colonisation du Sud-Ouest					
	du Manitoba.....	211·20				
		4,661·70	3,633,789	5,702,948	740,679	10,077,416
8	Caraquette.....	68·00	.....	.....	25,300	25,300
9	Carillon et Grenville.....	13·00	8,550	.....	550	9,100
10	Ontario Central.....	104·00	20,972	29,660	66,356	116,928
11	Embranchement de Chatham.....	11·00	.....	.....	28,024	28,024
12	Cobourg, Blairton et Marmora.....	18·00	.....	.....	7,200	7,200
13	Ch. de fer et houillères de Cumberland.....	32·00	.....	.....	125,173	125,173
14	Comté de Drummond.....	13·00	.....	9,800	.....	9,800
15	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	26·50	.....	.....	16,800	16,800
16	Erié et Huron.....	73·12	42,737	23,691	39,896	106,324
17	Esquimalt et Nanaimo.....	78·00	.....	.....	110,000	110,000
18	Grand-Occidental.....	82·50	.....	4,563	51,645	56,208
19	Grand-Tronc.....	894·25	.....	.....	.....	.....
	Buffalo et Lac Huron.....	162·00	.....	.....	.....	.....
	Grand-Tronc, Baie Geor-					
	gienne et Lac Erié.....	172·75	.....	.....	.....	.....
	Grand-Occidental.....	539·53	.....	.....	.....	.....
	London et Port-Stanley.....	23·66	.....	.....	.....	.....
	Wellington, Grey et					
	Bruce.....	168·35	.....	.....	.....	.....
	London, Huron et Bruce.....	68·89	.....	.....	.....	.....
	Brantford, Norfolk et Port					
	Burwell.....	34·74	4,730,343	7,365,623	2,231,565	14,327,531
	Midland.....	165·75	.....	.....	.....	.....
	Toronto et Nipissingue.....	111·50	.....	.....	.....	.....
	Grande-Jonction.....	87·75	.....	.....	.....	.....
	Whitby, Port-Perry et					
	Lindsay.....	46·50	.....	.....	.....	.....
	Victoria.....	53·25	.....	.....	.....	.....
	Nord et Nord Ouest.....	381·90	.....	.....	.....	.....
	Nord et Jonc. du Pacifique.....	111·37	.....	.....	.....	.....
	Madoc à Bridgewater.....	8·50	.....	.....	.....	.....
	Jn. de Montr. et Champlain	62·25	.....	.....	.....	.....
20	Grand-Nord.....	7·84	.....	.....	5,008	5,008
21	International.....	81·66	44,362	42,044	10,902	97,308
22	Joggias.....	13·00	.....	4,500	.....	4,500
23	Kent-Nord.....	27·00	.....	.....	18,500	18,500
24	Kingston et Pembroke.....	112·50	95,000	.....	131,000	226,000
25	L'Assomption.....	3·50	.....	.....	.....	6,370
	A reporter.....	10284·10	10,858,465	19,478,615	3,715,437	34,168,887

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux, de 2,000 lbs. de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
29,202	10,515	20,934	15	12	1	Rapport de 1887.
15,617	9,340	29,905	15	10	2	
8,256	5,009	2,480	20	16	3	Pour cinq mois.
555,150	134,003	348,632	35	15	4	
3,925,742	552,325	2,365,590	35	15	5	
5,936,035	996,194	1,275,995	30	15	6	
306,924	131,246	59,603	20	14		
93,400	43,970	12,828	30	15		
13,247,641	2,135,735	2,321,957	22	14	7	
25,300	3,500	11,195	18	18	8	
10,400	.....	250	25	18	9	
116,928	55,826	40,143	20	16	10	
31,624	12,349	12,767	30	.....	11	
7,200	3,000	16,000	15	.....	12	
.....	18,645	433,380	15	15	13	
12,000	400	29,295	.....	20	14	
18,450	11,250	18,047	.....	12	15	
140,104	92,442	66,375	25	18	16	
110,000	26,160	17,275	20	12	17	
57,708	11,200	12,774	22	22	18	
18,024,544	5,855,439	6,901,874	30	15	19	
5,008	.....	3,956	.....	.....	20	
97,308	32,370	51,872	22	10	21	
5,000	.....	18,663	.....	10	22	
18,500	5,320	9,539	18	.....	23	
272,000	59,446	126,355	25	18	24	
6,370	7,556	289	15	15	25	
43,076,411	10,213,231	14,206,973				

ETAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
	Report.....	10284.10	10,858,465	19,478,615	3,715,437	34,168,887
26	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue.....	6.00			4,860	14,580
27	Leamington et Sainte-Claire.....	14.00	9,720		33,613	95,357
28	Manitoba et Nord-Ouest.....	207.49	34,952	26,792		151,267
29	Vallée de Massawippi.....	34.00	58,635	92,632		27,000
30	Montréal et Sorel.....	44.67			7,062	168,490
31	Montréal et Jonction du Vermont.....	23.60	59,936	101,492	39,328	39,328
32	Napanee, Tamworth et Québec.....	28.50				
33	Nouveau-Brunswick.....	174.00				
	Nouveau-Brunswick et Canada.....	127.00	294,003	373,194	445,500	1,112,697
	Saint-Jean et Maine.....	92.00				
	Frédéricton.....	22.50				
34	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....	36.00	4,504		22,390	26,894
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	116.00		20,800	72,616	93,416
36	Cie Houillère et de Navigation du N.-O.....	109.50			171,457	171,457
37	Nosbonsing et Nipissingue.....	5.50		14,000		14,000
38	Jonction du Pacifique à Pontiac.....	71.00	2,600		37,120	39,720
39	Québec et Lac Saint-Jean.....	54.00	45,610	63,615	Ft. et mix.	109,225
40	Québec-Central.....	154.00	92,083	95,266	17,370	204,719
41	Sud-Est.....	152.00				
	Montréal, Portland et Boston.....	45.00	202,907	320,164	Dans le précédent.	523,071
	Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent.....	63.00				
42	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43.00	48,840	34,050	18,912	101,802
43	Pont de Saint-Jean et prolong. de c. de f.....	1.75				
44	Saint-Martin et Upham.....	29.12			13,500	13,500
45	Mille-Iles.....	3.15	11,697	4,382	Ft. et mix.	16,079
46	Waterloo et Magog.....	39.00	37,016	23,004	10,583	70,603
	Vallée de Missisquoi.....	67.00		1,228	43,272	44,500
47	Comtés de l'Ouest.....					
4	Windsor et Annapolis.....	84.00			83,298	184,614
	Embranchem. de Windsor.....	32.00	101,316			
	Totaux.....	12,162.88	11,859,684	20,651,834	4,763,318	37,391,206

nombre de milles parcourus, etc.—Fin.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs. de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
43,076,411	10,213,231	14,206,973				
	3,931	1,023			26	
14,580	8,303	7,631	20		27	
166,553	17,236	58,662	24	15	28	
151,267	50,956	100,914	24	12	29	
27,000	34,310	6,183	23		30	
168,490	98,411	723,704	30	12	31	
39,328	29,423	32,306	20		32	
1,113,966	273,873	310,636	25	12	33	
39,710	13,350	15,219	18	15	34	
93,416	13,637	45,737	20	15	35	
173,057	1,608	95,186	14	14	36	
15,500		297,500		25	37	350,000 billots de sciage.
41,536	19,981	11,596	30	20	38	
110,372	66,385	60,900	20	12	39	
228,383	84,780	97,690	25	15	40	
550,264	177,612	214,121			41	
101,802	114,752	743,337	23	12	42	
14,500	3,208	5,524	15	15	43	Exploité par la Cie du chemin de fer du New-Brunswick.
16,079	20,614	10,949			44	
70,603	24,614	37,733	23	12	46	
53,671	30,795	21,238	22	15	47	
222,741	115,731	67,997	22	14	48	
46,489,229	11,416,791	17,172,759				

N° 5.—ETAT SOMMAIRE du fret transporté

Numère.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bas
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
1	Albert.....	52-00	3,849	385	11,231	191	873
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation..	3-50	24,064	2,407	229,068	6,841	6
3	Bouctouche et Moncton.....	32-00	200	20	620	60	
4	Canada-Atlantique.....	130-30	110,980	11,098	3,344,200	83,605	12,214
5	Canada-Sud.....	362-44	1,847,140	184,714	11,849,823	253,644	844,830
6	Chemins de fer de l'Etat—						
	Intercolonial.....	894-00	845,750	84,575	1,211,540	23,645	90,439
	Ile du Prince-Edouard.....	210-60	18,241	1,824	456,068	7,909	10,630
	Prolongement-Est.....	80-00	26,088	2,609	7,495	352	8,163
7	Canadien du Pacifique.....	3,415-30					
	Atlantique et Nord-Ouest.....	44-60					
	Rive-Nord.....	206-10					
	Saint-Laurent et Ottawa.....	56-50					
	Toronto, Grey et Bruce.....	188-70					
	Ontario et Québec.....	334-30					
	Credit-Valley.....	175-20					
	Pacifiq. d'Ontario-Ouest.....	26-60					
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba.....	211-20					
8	Caraqueette.....	68-00	6,000	600	500	15	50
9	Carillon et Grenville.....	13-00	200	20			150
10	Ontario-Central.....	104-00	14,900	1,490	157,000	3,925	1,240
11	Embranchement de Chatham.....	11-00	21,150	2,115	3,561	107	310
12	Cobourg, Blairton et Marmora.....	18-00			4,000	90	
13	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland.....	32-00	10,088	1,008	8,236	140	4
14	Comté de Drummond.....	13-00	1,500	150	5,400	120	
15	Elgin, Petittcodiac et Havelock.....	26-50	5,150	501	14,180	236	2,369
16	Erie et Huron.....	73-12	101,977	11,000	133,341	4,046	6,187
17	Esquimalt et Nanaimo.....	78-00	2,784	267	3,540	108	78
18	Grand-Southern.....	82-50	6,660	660	9,056	184	234
19	Grand-Tronc.....	894-25					
	Buffalo et Lac Huron.....	162-00					
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.....	172-75					
	Grand-Occidental.....	539-53					
	London et Port-Stanley.....	23-66					
	Wellington, Grey et Bruce.....	168-35					
	London, Huron et Bruce.....	68-89					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34-74					
	Midland.....	165-75					
	Toronto et Nipissingue.....	111-50					
	Grande-Jonction.....	87-75					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46-50					
	Victoria.....	53-25					
	Nord.....	208-00					
	Nord et Jonct. du Pacifique.....	111-37					
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173-90					
	Madoc à Bridgewater.....	8-50					
	Montréal et Jn. Champlain.....	62-25					
20	Grand-Nord.....	7-84	4,670	460			
21	International.....	81-66	12,331	1,232	32,634	758	2,154
22	Joggins.....	13-00	750	75			
23	Kent Nord.....	27-00	5,566	557	19,250	480	344
24	Kingston et Pembroke.....	112-50	2,550	255	68,000	2,040	210
25	L'Assomption.....	3-50	1,500	144			
	A reporter.....	10284-10	9,786,357	974,801	75,099,710	1,849,105	2,460,722

pour l'exercice terminé le 3) juin 1883.

Numère.	Observations.	Total du poids transporté	Tous autres articles.	Articles manufacturés.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
					Ton'x.	Pieds.	Cor-des.	Ton'x.			
1	Rapport de 1887.	20,934	6,732	708	3,607	2,334	3,607				
2		29,905	8,168	4,338	1,008	840	1,008				
3	Pour 5 mois.	2,480	105	55	400	300	400				
4		348,632	76,479	2,192	87,246	22,107	87,246				
5		2,365,590	1,635,612	91,875							
6		1,275,995	598,502	278,893	32,092	16,046	32,092				
7		59,603		38,101	5,310	2,813	5,310				
		12,828	3,581	1,974							
		2,321,957	565,657	517,678	176,097	118,059	176,097				
8		11,195	4,275		1,280	900	1,280				
9		250	50	150							
10		40,143	15,702	4,120	5,296	2,650	5,296				
11		12,767	2,055	954	5,292	2,094	5,292				
12		16,000	250		800	400	800				
13	Houille.	433,380	*416,775	5,285							
14		29,295	15,000	150	9,375	15,625	9,375				
15		18,047	2,898	627	600	300	600				
16		66,375	17,568	6,642	6,642	433	6,642				
17		17,275	4,251	2,954	6,560	3,102	6,560				
18		12,774	3,375	1,565	982	649	982				
		6,901,874	3,025,598	899,337	264,063	143,512	264,063				
		2,956	250	50	1,200	1,000	1,200				
		51,872	16,600	5,706	855	570	855				
		18,663	18,066	522							
		9,539	2,516	2,420	2,763	1,620	2,763				
		126,355	20,085	16,743	15,315	8,280	15,315				
		289	56	29							
		14,206,973	6,460,206	1,887,406	566,440	344,074	566,440				

N° 5—ÉTAT sommaire du fret transporté

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes- Nombre.
			Barils.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	
	Report	10284-10	9,736,357	974,801	75,099,710	1,849,105	2,460,722
26	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue.....	6-00	1,640	164	9,354	159	.....
27	Leamington et Sainte-Claire.....	14-00	171	17	31,345	778	171
28	Manitoba et Nord-Ouest..... 192-02 } Saskatchewan et Ouest .. 15-47 }	207-49	27,020	2,702	1,497,985	41,184	1,262
29	Vallée du Massawippi.....	34-00	.....	650	.....	5,520	.....
30	Montréal et Sorel.....	44-67	.....	.....	.....	.....	.....
31	Montréal et Jonction du Vermont.....	23-60	545,771	53,616	7,963,833	67,148	173,294
32	Napanea, Tamworth et Québec.....	28-50	5,600	560	23,400	1,170	800
33	Nouveau-Brunswick..... 174-00 } N.-Brunswick et Canada... 127-00 } Saint-Jean et Maine..... 92 00 } Frédéricton..... 22-50 }	415-50	72,060	7,206	81,660	1,836	7,810
34	Nouv.-Brunswick et Prince-Edouard..	36-00	10,379	1,038	9,444	196	1,132
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick..	116-00	33,116	3,312	26,342	461	384
36	Cie Houillère et de Navig. du N.-O....	109-50	11,756	587	11,622	197	233
37	Nosbonsing et Nipissingue.....	5-50	.....	.....	.....	.....	.....
38	Jonction du Pacifique à Pontiac.....	71-00	8,133	813	25,578	820	1,992
39	Québec et Lac Saint-Jean.....	54-00	6,720	672	18,000	432	120
40	Québec-Central.....	154-00	50,390	5,039	70,245	1,561	6,765
41	Sud-Est..... 152-00 } Montréal, Portland et Bos- ton..... 45-00 } Jonction du Saint-Laurent et du Lac Champlain.... 63-00 }	260-00	106,400	10,640	368,640	8,192	29,500
42	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43-00	562,116	55,218	8,035,584	167,166	173,412
43	Pont de St-Jean.....	1-75	.....	.....	.....	.....	.....
44	Saint-Martin et Upham.....	29-12	1,279	128	9,890	168	12
45	Mille-Iles.....	3-15	.....	.....	.....	.....	1,515
46	Waterloo et Magog..... } Vallée de Missisquoi..... }	39-00	4,122	404	18,168	545	24
47	Comtés de l'Ouest.....	67-00	8,797	880	4,611	78	176
48	Windsor et Annapolis..... 84-00 } Jonction de Windsor..... 32-00 }	116-00	48,172	4,817	.....	.....	13,005
		12,162-88	11,239,999	1,123,264	93,305,411	2,146,716	2,872,229

fret transporté.—Fin.

taux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Observations.
	Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes				
456,559	1,361,300,732	2,012,456	344,074	566,440	1,887,406	6,460,206	14,206,973	
117	183,000	353	33	65	182	518	1,023	26
762	2,611,000	4,054	496	856	6,943	2,161	58,662	28
1,045	.....	16,750	.....	.....	.....	76,949	100,914	29
28,616	35,905,350	44,883	24	32	213,876	315,533	723,704	31
369	415,000	4,053	8,741	13,278	6,816	6,060	32,306	32
1,796	45,500,000	45,500	2,521	4,285	77,600	172,413	310,636	33
88	6,334,000	9,168	801	1,201	800	2,728	15,219	34
209	11,032,895	21,620	2,869	4,000	2,315	13,820	45,737	35
127	449,315	674	.....	.....	1,686	91,915	95,186	36
.....	.....	.....	.....	.....	.....	297,500	*297,500	37
165	522,000	702	2,650	4,198	2,045	2,853	11,596	38
72	11,986,000	15,156	25,120	33,492	888	10,188	60,900	39
1,353	24,293,520	33,742	11,600	6,629	217	49,149	97,690	40
5,900	47,509,049	65,487	.....	.....	57,980	65,922	214,121	41
28,685	38,298,460	47,922	1,073	1,143	199,557	243,646	743,337	42
1	3,394,104	3,738	137	210	689	590	5,524	44
303	320,000	156	.....	.....	3,499	6,991	10,949	45
8	7,990,840	9,988	10,244	10,903	3,821	12,064	37,733	46
73	10,816,000	13,509	2,242	3,798	2,291	609	21,238	47
2,669	9,144,772	11,440	1,471	2,106	14,354	32,611	67,997	48
528,917	1,618,006,137	2,361,351	414,096	652,636	2,483,197	7,870,495	17,172,759	

*Billots de sciage, 350,000.

Exploité par le c. de f. du Nou.-Brunswick.

No. 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes, pour l'année terminée le 30 juin 1888.

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Malles-poste et fret par messageries.		Autres sources.		Total.	Observations.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
1	Albert	52-00	4,846	58	10,116	54	2,119	68	864	83	17,947	Rapport de 1887.
2	Cie de Navigation de la Baie de Quipité	3-50	2,335	83	11,316	51	1,270	68	1,516	34	16,439	
3	Bonctouche et Moncton	32-00	1,437	25	3,030	64	21,494	63	42,333	19	4,167	Pour 5 mois.
4	Atlantique du Canada	130-30	113,515	62	310,900	35	147,638	29	3,448	81	488,243	
5	Sud du Canada	362-44	1,256,318	02	3,307,816	75	157,900	16	390	00	4,717,221	
6	Chemins de fer du gouvernement Canadien —											
	Ile du Prince-Édouard	894-00	845,041	65	1,909,842	04	10,630	53	362	07	2,912,733	
	Prolongement-Est	210-10	66,943	28	80,359	79	7,747	90	390	00	158,363	
	Atlantique et Nord-Ouest	80-00	38,406	42	24,035	81					70,532	
7	Canada du Pacifique											
	Atlantique et Nord-Ouest	3,415-30										
	Rive-Nord	44-60										
	Saint-Laurent et Ottawa	206-10										
	Toronto, Grey et Bruce	56-50										
	Ontario et Québec	188-70										
	Credit-Valley	324-30										
	Pacifique d'Ontario-Ouest	175-20										
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba	26-60										
	Caracates	211-20										
8	Caracates	68-00	2,432	75	9,139	19					11,631	
9	Carillon et Grenville	13-00	2,485	84	305	50					2,791	
10	Ontario-Central	104-00	30,137	89	43,156	88	6,789	59	297	42	80,381	
11	Embranchement de Chatham	11-00	2,837	25	11,016	68	1,184	10	2,914	00	17,952	
12	Colbourg, Blairton et Marmora	18-00	975	00	10,654	79					11,629	
13	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland	32-00	7,686	91	33,086	18	1,581	40	68,611	00	112,805	
14	Comté de Drummond	13-00	100	00	9,700	00					9,800	
15	Églin, Petticoat et Havelock	26-50	3,773	78	11,476	32	696	08	957	35	16,908	
16	Érie et Huron	73-12	46,133	61	44,742	81	5,112	49	303	14	96,292	
17	Esquimalt et Nanaimo	78-00	51,088	34	20,325	81	3,906	24	1,417	66	76,737	
18	Grand-Southern	82-50	11,283	25	13,706	14	2,036	77	640	38	27,666	
19	Grand-Tronc											
	Buffalo et Lac Huron	894-25										
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Érie	162-00										
	Grand-Occidental	172-75										
	London et Port-Stanley	539-53										
	Wellington, Grey et Bruce	23-66										
	London, Huron et Bruce	168-35										
	Branford, Norfolk et Port-Burwell	68-89										
	Midland	34-74										
	Total	165-75										
	Total	3,092-64	5,656,813	31	10,859,182	20	646,487	52	78,894	59	17,241,377	61

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Malles-poste et fret par messageries.		Autres sources.		Total.	Observations.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
20	Grand-Nord	7-84	4,427	31	4,709	51	139	76			9,276	
21	International	81-66	27,959	07	51,491	31	2,396	01	66	50	81,912	
22	Joggins	13-00	104	47	6,327	27					6,431	
23	Kenig-Nord	27-00	4,004	24	7,667	68	942	51			12,614	
24	Kingston et Pembroke	112-50	45,997	00	112,227	00	8,741	00	24,482	00	191,447	
25	L'Assomption	3-50	1,263	90	144	14	20	83			1,452	
26	Cie de ch. de fer de Colon. du L. Temiskamingue	6-00	7,336	49	15,913	00			70	00	23,319	
27	Leamington et Sainte-Claire	14-00	2,798	14	4,919	25					6,815	
28	Manitoba et Nord-Ouest	207-49	34,289	50	111,172	18	6,281	18	7,276	62	159,919	
29	Vallée de Massawippi	34-00	55,768	96	86,801	62	1,971	90	1,000	00	145,542	
30	Montréal et Sorel	44-67	13,535	05	3,330	13	1,014	09			17,879	
31	Montréal et Jonction du Vermont	23-60	49,031	39	115,906	39	7,266	40			172,204	
32	Napanée, Yamforth et Québec	28-50	8,673	78	18,626	69	3,859	38			30,915	
33	Nouveau-Brunswick											
	Nouveau-Brunswick et Canada	174-00										
	Saint-Jean et Maine	92-00										
	Frédéricton	22-50										
34	Nouveau-Brunswick et Prince-Édouard											
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	36-00	5,941	87	8,322	27	1,368	00	11	40	15,643	
36	Cie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest	116-90	15,746	82	26,252	63	203	60	2,977	64	45,180	
37	Nosbonsing et Nipissing	109-50	8,340	28	218,633	63	8,422	47			230,198	
38	Jonction du Pacifique à Pontiac	5-50			37,720	60					37,720	
39	Québec et Lac Saint-Jean	71-00	14,812	17	15,505	73	1,061	72			31,473	
40	Québec-Central	54-00	22,683	27	60,219	51	3,010	82	329	00	86,242	
41	Sud-Est	154-00	74,186	83	124,890	73	9,418	14	2,987	23	211,482	
42	Montréal, Portland et Boston	260-00	180,255	73	303,768	46	17,741	62	22,872	61	624,638	
43	Jonct. du Lac Champlain et St-Laurt	45-00										
44	Stanstead, Shefford et Chambly	63-00	26,419	19	44,276	05	3,540	08			74,235	
45	Pont de Saint-Jean et de Prolongement	1-75	19,389	46	28,061	84	833	25			48,314	
46	Saint-Martin et Uppham	29-12	1,816	61	2,957	52					4,774	
47	Mille-Iles	3-15	4,299	32	5,941	15	1,572	42			13,389	
48	Waterloo et Magog	39-00	13,786	42	19,539	21	2,829	04			36,164	
49	Vallée de Missisquoi											
50	Comtés de l'Ouest	67-00	31,909	03	19,210	64	3,578	50	391	39	54,189	
51	Windsor et Annapolis	116-00	101,802	80	113,498	00	11,639	93	628	06	227,668	
52	Jonction de Windsor	12,162-88	12,744,636	66	26,410,084	90	1,627,751	84			43,159,152	

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparat. des locomotives.		Service et réparations des wagons.		Frais généraux d'exploitation.		Total	Observations.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.			
1	Albert.....	52-00	10,714	56	5,607	89	2,156	47	5,927	43	24,406	35	Rapport de '87.
2	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3-50	2,443	38	5,685	96	354	11	5,028	49	13,511	93	Pour 5 mois.
3	Bouctouche et Moncton.....	32-08	1,865	07	40	08	188	52	6,412	41	8,486	06	
4	Canada-Atlantique.....	130-30	51,904	29	117,171	97	19,125	70	93,290	40	281,492	36	
5	Sud du Canada.....	362-44	428,710	89	823,239	50	385,735	99	1,296,635	49	2,884,321	87	
6	Chemins de fer du gouvernement canadien :— Intercolonial..... Ile du Prince-Edouard..... Prolongement-Est.....	894-00 210-10 80-00	811,225 91,653 43,845	31 22 04	1,135,325 66,390 17,356	00 76 01	518,888 16,169 6,037	99 07 29	803,045 55,426 23,716	26 90 39	3,268,484 229,639 90,954	56 95 73	
7	Canadien du Pacifique..... Atlantique et Nord-Ouest..... Elve-Nord..... Saint-Laurent et Ottawa..... Toronto, Grey et Bruce..... Ontario et Québec..... Credit-Valley..... Pacifique d'Ontario-Ouest..... Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest.....	44-60 3-15 206-10 188-70 324-30 175-20 26-60 211-20	1,980,924 4,661-70	49	3,265,139	83	653,721	76	3,134,574	19	9,034,360	27	
8	Caraquette.....	68-00	4,570	40	4,030	00			2,721	54	11,311	94	
9	Carillon et Grenville.....	13-00	27,883	28	19,152	06	4,582	24	27,480	68	4,318	15	Pas de détails.
10	Ontario-Central.....	104-00	1,356	71	4,556	18			4,781	10	7,492	89	
11	Embranchement de Methuen.....	18-00	19,638	72	27,835	80			8,175	92	4,781	10	
12	Cobourg, Blarion et Memora.....	32-00	2,078	17	3,081	24			2,631	40	60,356	74	
13	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland.....	13-00	1,916	92	3,273	29			2,013	41	8,080	81	
14	Comté de Drummond.....	23-50	12,951	80	22,443	69			23,483	47	7,589	91	
15	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	73-12	29,766	84	22,492	68			27,156	32	61,570	50	
16	Erie et Huron.....	78-00	19,443	81	15,948	79			9,176	24	85,710	50	
17	Esquimaux et Nanaimo.....	82-50									46,367	26	
18	Grand-Southern.....												
19	Grand-Trone.....												
20	Buffalo et Lac Huron.....	894-25											
21	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erie.....	162-00											
22	Grand-Occidental.....	172-75											
23	London et Port-Stanley.....	539-53											
24	Wellington, Grey et Bruce.....	23-66											
25	London, Huron et Bruce.....	168-35											
26	Brautford, Norfolk et Port-Burwell.....	68-89											
27	Midland.....	34-74											
28	Midland.....	195-75											
29	Grand-Nord.....	3,092-94	2,435,452	77	3,996,853	97	1,220,235	95	4,306,384	90	11,958,927	59	

30	Toronto et Nipissingue.....	111-50											
31	Grande-Jonction.....	87-75											
32	Whitby, Port-Ferry et Lindsay.....	46-50											
33	Victoria.....	53-25											
34	Nord et Grand-Occidental.....	381-90											
35	Nord et Jonction du Pacifique.....	111-37											
36	Madoc à Bridgewater.....	8-50											
37	Montréal et Jonction de Champlain.....	62-25											
38	Grand-Nord.....		2,368	87	1,252	00							
39	International.....		37,389	01	21,487	66							
40	Joggins.....		1,810	74	3,180	75							
41	Kent-Nord.....		6,950	30	3,180	75							
42	Kingston et Pembroke.....		24,513	27	54,027	28							
43	L'Assomption.....		2,75	63	1,687	73							
44	Chemin de fer de Colonisation du Lac Temiscamingue		12,950	02	1,089	48							
45	Leamington et Sainte-Claire.....		908	80	2,127	71							
46	Manitoba et Nord-Ouest.....		46,228	84	41,630	84							
47	Saskatchewan et Ouest.....		35,592	23	32,593	74							
48	Vallée de Missisquoi.....		6,695	11	9,348	86							
49	Montréal et Sorel.....		14,450	49	44,700	74							
50	Montréal et Jonction du Vermont.....		7,185	98	9,242	99							
51	Napanee, Tamworth et Québec.....												
52	Nouveau-Brunswick.....												
53	Nouveau-Brunswick et Canada.....												
54	Saint-Jean et Maine.....												
55	Frédéricton.....												
56	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....												
57	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....												
58	Cie des Houillères et de Navigation du Nord-Ouest.....												
59	Nouveau-Brunswick et Nipissingue.....												
60	Pontiac et Jonction du Pacifique.....												
61	Québec et Lac Saint-Jean.....												
62	Québec-Central.....												
63	Sud-Est.....												
64	Montréal, Fortland et Boston.....												
65	Saint-Laurent et Jonction de Champlain.....												
66	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer												
67	Mille-Iles.....												
68	Waterloo et Magog.....												
69	Vallée de Missisquoi.....												
70	Comtés de l'Ouest.....												
71	Windsor et Annapolis.....												
72	Embranchement de Windsor.....												

N^o. 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.		Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.	
			Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Albert.....(Etat de 1887)	52-00						
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation.....	3-50	Autres.....					
3	Bouctouche et Moncton.....	32-00						
4	Canada-Atlantique.....	130-30	{ Voyageurs..... { Employés..... { Autres.....					
5	Canada-Southern.....	362-44	{ Voyageurs..... { Employés..... { Autres.....					
6	Chemins de fer de l'Etat — Intercolonial.....	894-00	{ Voyageurs..... { Employés..... { Autres.....					
	Prolongement-Est.....	80-00	Autres.....					
	Ile du Prince-Edouard.....	210-60	Employés.....					
7	Canadien du Pacifique.....	3,415-30						
	Atlantique et Nord-Ouest.....	44-60						
	Rive-Nord.....	206-10						
	Saint-Laurent et Ottawa.....	56-50						
	Toronto, Grey et Bruce.....	188-70	{ Voyageurs..... { Employés..... { Autres.....					
	Ontario et Québec.....	334-30						
	Credit-Valley.....	175-20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	76-60						
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba.....	211-20						
8	Caraquette.....	68-00	{ Voyageurs..... { Employés.....					
9	Carillon et Grenville.....	13-00						
10	Ontario-Central.....	104-00	{ Employés..... { Autres.....					
11	Embranchement de Chatham.....	11-00						
12	Cobourg, Blairton et Marmora.....	18-00						
13	Cie de chem. de fer et des Houillères de Cumberland.....	32-00	Employés.....					
14	Comté de Drummond.....	13-00						
15	Elgin, Petitediac et Havelock.....	26-50						
16	Erié et Huron.....	73-12	{ Employés..... { Autres.....					
17	Esquimaît et Nanaïmo.....	78-00						
18	Grand-Southern.....	82-50						
19	Grand-Tronc.....	894-25						
	Buffalo et Lac Huron.....	162-00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.....	172-75						
	Grand-Occidental.....	539-53						
	London et Port-Stanley.....	23-66						
	Wellington, Grey et Bruce.....	168-35						
	London, Huron et Bruce.....	68-89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34-74	{ Voyageurs..... { Employés..... { Autres.....					
	Midland.....	165-75						
	Toronto et Nipissingue.....	111-50						
	Grande-Jonction.....	87-75						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46-50						
	Victoria.....	53-25						
	Nord.....	208-00						
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111-37						
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173-90						
	Madoc jusqu'à Bridgewater.....	8-50						
	Montréal et Jonction de Champlain.....	62-25						
	A reporter.....	10,038-60	30	82	19	63		

pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Numéro.	A Pour- vrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions, ou dérail- lements.		Passant ou étant sur la voie.		Ex- plosions.		Frap- pont sur des ponts.		Autres circons- tances.		Totaux.		
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
1																			
2																			
3																			
4																			
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
4	19	1	6	285	38	103	103	76	4	10			16	94	221	735			

N° 9.—VOIES ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1888.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
NOUVELLE-ÉCOSSE.					
Cie houillère Intercoloniale—					
Ligne de Granton.....	7-00	4-8½	} 2	118	Wagons fournis par le ch. de f. Intercolonial.
Embranch. de Stellarton.	3-00	4-8½			
Cie houillère d'Acadie.....	6-00	4-8½	2	29	
Cie de fer de Londonderry.....	11-00	4-8½	3	27	
do	3-00	3-0	2	27	
Mines d'Albion	3-00	4-8½	3	180	L'ancien chem. de fer Albion abandonné; le reste, tel que mentionné, sont des embr. du chemin de fer Intercolonial.
	33-00		12	354	
CAP-BRETON.					
New-Cambellton.....	1-25	3-6	1	40	
Old Bridgeport	50	4-8½			Matériel roulant fourni par la Cie houillère Internationale.
Associat. générale des mines—					
Sydney.....	4-80	4-8½	2	200	
Victoria.....	5-00	4-8½	1	98	
Sydney et Louisburg.....	43-00	3-0	3	174	
Gowrie.....	2-00	3-6	2	120	
Internationale.....	13-00	4-8½	3	144	Aussi 2 wag. à voyageurs, et 4 wag.-platef. Non exploitée.
Lingan.....	1-00	3-6		40	
Catédonia.....	2-25	4-8½	1	70	
	72-80		13	886	
					Largeur. Milles: 4 pds 8½ pcs..... 55-55 3 " 6 "..... 4-25 3 " 0 "..... 46-00 Total..... 105-80

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—Fin.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Report.....			19,640,489	33			503,000	00	133,881,009	55		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Fin.												
Bouctouche et Moncton.....							96,000	00				
Caracette.....							180,000	00				
Central du Nouveau-Brunswick.....							132,000	00				
Embranchement de Chatham.....							32,000	00				
Frédéricton.....							230,000	00				
Grand-Southern.....							425,000	00				
Kent-Nord.....							135,000	00				
Nouveau-Brunswick.....							76,000	00				
Nouveau-Brunswick et Canada.....							575,000	00				
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....							108,000	00				
Nord et Ouest.....							321,500	00				
Petitcodiac et Elgin (Elgin, Petitcodiac et Havelock).....							107,500	00				
Saint-Martin et Uppham.....							145,685	00				
Saint-Jean et Maine.....							11,880,000	00				
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche.....							21,000	00				
Témiscouata.....							36,000	00				
Embranchement de Harvey.....							9,000	00			300,000	00
									4,012,685	00		300,000
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.												
Cie de chemin de fer et des Houillères d'Halifax et du Cap-Breton (Prolongement-Est).....							643,545	00				
Joggins.....							38,400	00				
Central de la Nouvelle-Écosse.....							411,119	94				
Springhill et Parrsboro' (Cie de chemin de fer et des Houillères de Cumberland).....							144,230	00				
Comtés de l'Ouest.....			50,000	00			679,100	00				
									50,000	00		
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.												
Manitoba et le Nord-Ouest.....			739,000	00								
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....			900,000	00								
Saskatchewan et Ouest.....												
Winnipeg et Baie-d'Hudson.....			50,000	00					1,689,000	00		256,000
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.												
Canadien du Pacifique.....							37,500	00				37,500
									21,379,489	33		140,103,689
												300,000
Total, aide des gouvernements.....												

|| Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain.

Saskatchewan et Ouest.....												
Winnipeg et Baie-d'Hudson.....			50,000	00					1,689,000	00		256,000
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.												
Canadien du Pacifique.....							37,500	00				37,500
									21,379,489	33		140,103,689
												300,000
Total, aide des gouvernements.....												

N^o 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1888.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Subscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO.							
Desoronto	Compagnie de Navigation et Baie de Quinté			5,000 00	5,000 00		
Ville de Brockville.....	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.....			36,000 00			
Elizabethtown.....	do do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott.....	do do			15,000 00			
do Leeds et Lansdowne	do do			5,000 00			
Basard et Burgess.....	do do			28,000 00			
Crosby-Sud.....	do do			6,000 00			
Village de Newboro	do do			4,000 00			
Crosby-Nord.....	do do			15,000 00			
Diverses municipalités.....	Buffalo et Lac Huron			966,000 00	116,000 00		
Township de Cambridge	Canada-Atlantique.....			20,000 00	966,000 00		
Renfrew.....	Canada-Central				20,000 00		
Horton.....	do do					30,000 00	
Admaston.....	do do					7,500 00	
Comté d'Elgin.....	Canada-Southern.....			200,000 00			
Township de Townsend	do do			30,000 00			
do Durham.....	do do			15,000 00			
do Anderson.....	do do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas.....	do do			25,000 00			
Township de Malden.....	do do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg.....	do do			15,000 00			
Norwich-Sud.....	do do			7,500 00			
Norhumberland et Durham.....	Cobourg, Blairton et Marmora.....			113,500 00	322,500 00		
Village de Trenton	Ontario-Central.....			10,000 00	113,500 00		
do Wellington.....	do do			2,500 00			
						30,000 00	
						7,500 00	
						5,000 00	42,500 00

Ville de Picton.....	do			21,000 00			
Comté de Prince-Edouard.....	do			60,000 00	95,500 00		
do Oxford.....	Credit-Valley.....			200,000 00			
do Wellington.....	do do			135,000 00			
do Waterloo.....	do do			110,000 00			
do Peel.....	do do			75,000 00			
do Halton.....	do do			70,000 00			
Cité de Toronto.....	do do			350,000 00			
do St-Thomas.....	do do			50,000 00			
Ville de Milton.....	do do			30,000 00			
do Brampton.....	do do			20,000 00			
do Ingersoll.....	do do			10,000 00			
do Orangeville.....	do do			15,000 00			
Village de Streetsville.....	do do			20,000 00			
Comté de Kent.....	Erie et Huron.....			165,000 00	1,085,000 00		
Ville de Chatham.....	do do			30,000 00			
do Dresden.....	do do			20,500 00			
do Blenheim.....	do do			11,000 00			
Village de Wallaceburg.....	do do			11,000 00			
Township de Sombra.....	do do			14,000 00			
do Sarنيا.....	do do			16,000 00			
do Woodhouse.....	Baie Georgienne et Lac Erie.....			15,000 00			
Ville de Simcoe.....	do do			10,000 00			
Township de Norwich-Sud.....	do do			10,000 00			
do do Nord.....	do do			40,000 00			
Ville de Woodstock.....	do do			25,000 00			
Township d'Oxford-Est.....	do do			25,000 00			
do de Woodstock.....	do do			60,000 00			
Ville de Woodstock.....	do do			120,000 00			
do Strafford.....	Comté de Perth.....			40,000 00			
Comté de Perth.....	Township de Mornington.....			10,000 00			
Township de Mornington.....	do do			10,000 00			
do Elma.....	do do			15,000 00			
Ville de Listowel.....	do do			10,000 00			
Township de Wallace.....	do do			30,000 00			
Ville de Palmerston.....	do do			25,000 00			
Township de Minto.....	do do			20,000 00			
Ville de Harriston.....	Township de Normandy.....			80,000 00			
do Benwick.....	do do			20,000 00			
do Brant.....	do do			65,800 00			
do Eiderslie.....	do do			45,000 00			
do Arran.....	do do			45,000 00			
do Amabel.....	do do			43,000 00			
	A reporter.....			763,000 00	2,979,000 00		42,500 00

N^o 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO—Suite.							
Township de Kippel.....	Report.....			753,000 00	2,979,000 00		42,500 00
do Albermarle.....				32,000 00			
Ville de Mount-Forest.....				10,000 00			
Township d'Egremont.....				22,000 00			
do de Glenelg.....				60,000 00			
Ville de Durham.....				20,000 00			
				32,000 00	922,000 00		
Cité de Belleville.....	Grande Jonction.....			150,000 00			
do de Stirling.....	do			8,000 00			
do de Raymond.....	do			18,000 00			
do de Seymour.....	do			35,000 00			
do de Percy.....	do			8,000 00		50,000 00	50,000 00
do de Asphodel.....	do						
Cité de Guelph.....	Jonction de Guelph.....	155,000 00	155,000 00				
Comté de Frontenac.....	Kingston et Pembroke.....			170,000 00			
Cité de Kingston.....	do			318,000 00			
Village de Renfrew.....	do			3,000 00			
Cité de Hamilton.....	Hamilton et Nord-Ouest.....			99,733 00			
Comté de Halton.....	do			75,791 00			
Village de Georgetown.....	do			11,289 00			
Village de Peel.....	do			30,874 00			
Comté de Simcoe.....	do			364,007 00			
do de Simcoe.....	do			12,084 00			
Ville de Collingwood.....	do			22,592 00			
Township de Innisfil.....	do			20,740 00			
do de Woodhouse.....	do			2,500 00			
do de Adjala.....	do			2,500 00			
do de Essa.....	do			10,000 00			
do de Tossoront.....	do			5,000 00			
do de Mulmur.....	do			8,000 00			
Village de Alliston.....	do						

Cité de Hamilton.....	do			20,386 00	675,596 00		100,000 00
Township de Nottawasaga.....	do						
do Gwillimbury-Est.....	*Junction du Lac Simcoe.....			45,000 00			
do do Nord.....	do			26,000 00			
do Georgina.....	do			20,000 00			
do Whitechurch.....	do			15,000 00	100,000 00		
Village de Leamington.....	Leamington et Sainte-Claire.....			12,000 00			
Township de Morven.....	do			15,000 00			
Village de Comber.....	do			6,000 00			
Township de London.....	London, Huron et Bruce.....			15,000 00			
do de Stephen.....	do			17,500 00			
Township d'Osborne.....	do			25,000 00			
do de Hay.....	do			15,000 00			
do de Goderich.....	do			15,000 00			
do de E. Wawanosh.....	do			25,000 00			
do de Hallet.....	do			25,000 00			
do de Tuckersmith.....	do			25,000 00			
do de Turnberry.....	do			10,000 00			
do de Morris.....	do			5,000 00			
do de Stanley.....	do			10,000 00			
Village de Clinton.....	do			20,000 00			
do d'Exeter.....	do			10,000 00			
do de Kincardine et Wigan.....	do			9,000 00			
Cité de London.....	do			100,000 00	311,500 00		
Township de Thorah.....	Midland.....			50,000 00			
Ville de Port-Hope.....	do			30,000 00			
Township d'Orillia et Matche-	do			12,500 00			
dash.....	do			21,500 00			
Ville d'Orillia.....	do			21,370 85			
Township de Tay.....	do			2,000 00			
Village d'Omence.....	do			12,500 00			
Township de Mars.....	do			4,000 00	144,870 85		
Ville de Peterborough.....	do						
do Napanee.....	Napanee, Tamworth et Québec.....			30,000 00			
Village de Newburgh.....	do			7,500 00			
Township de Camden.....	do			30,000 00			
do de Sheffield.....	do			15,000 00	82,500 00		
Cité de Toronto.....	Nord.....			100,000 00			
County de Simcoe.....	do			30,000 00			
Ville de Barrie.....	do			13,500 00			
do d'Orillia.....	do						
	A reporter.....			142,500 00	5,959,466 00		212,500 00
				155,000 00			100,000 00

N° 10.—**ERRAT** indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO—<i>Suite.</i>							
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	Report		155,000 00	142,500 00	5,959,466 85		212,500 00
Cité de Sainte-Catherine	Nord			99,480 00	241,980 00		390,000 00
Ville de Thorold	do		80,000 00	80,000 00	100,000 00		90,000 00
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				80,000 00	
Ville de Prescott	do	100,000 00	300,000 00			30,000 00	
do Gananoque	Mille-Iles			150,000 00			
Township de Scarborough	Toronto et Nipissingue			10,000 00			
do Markham	do			30,000 00			
do d'Uxbridge	do			50,000 00			
do de Scott	do			10,000 00			
do de Brock	do			50,000 00			
do d'Eldon	do			44,000 00			
do de Bexley	do			15,000 00			
do de Somerville	do			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do			12,500 00			
Ville d'Uxbridge	do			2,000 00			
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00	388,500 00		
Caledon	do			45,000 00			
Mono	do			45,000 00			
Amaranth	do			30,000 00			
Arthur	do			35,000 00			
Orangeville	do			15,000 00			
Mount-Forest	do			20,000 00			
Toronto	do			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do			300,000 00			
Owen-Sound	do			5,000 00			

Minto	do			15,000 00			
Howick	do			35,000 00			
Gorrie et Wroster	do			5,000 00			
Teeswater	do			5,000 00			
Culross	do			38,000 00			
Turnbury	do			5,000 00			
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00	388,000 00		
Village des Chutes de Fénélon	do			25,000 00			
Township de Verulam et Somerville	do			22,000 00			
Comté de Haliburton	do			54,000 00			
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00	186,000 00		
Peel	do			40,000 00			
Etora	do			10,000 00			
Maryboro'	do			40,000 00			
Nichol	do			10,000 00			
Wallace	do			35,000 00			
Minto	do			65,000 00			
Bruce	do			278,000 00			
Howick	do			20,000 00			
Listowell	do			15,000 00			
Grey	do			35,000 00			
Elma	do			30,000 00			
Morris	do			30,000 00			
W. Wawanosh	do			18,000 00			
Ashfield	do			10,000 00			
Turnbury	do			28,000 00			
Kincardine	do			8,000 00			
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00	682,000 00		
Township de Whitby	do			15,000 00			
do Reach	do			30,000 00			
do Sengog	do			2,000 00			
Comté de Victoria	do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do			20,000 00			
Cie manufacturière	do			94 93			
QUÉBEC.			535,000 00		222,094 93		
Paroisse de Saint-Antoine	Grand-Oriental			10,000 00	8,778,041 78		692,500 00
do Saint-Denis	do			10,000 00			
do Sainte-Sophie	Grand-Nord			4,000 00	20,000 00		
Village de New-Glasgow	do			2,000 00	6,000 00		
A reporter					26,000 00		

N^o 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par des municipalités—Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer:	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK—Fin.							
Paroisse de Saint-George.....	Report.....				150,000 00		
do Pennfield.....	Grand-Southern.....	2,000 00					
Lepréaux.....	do.....	500 00	3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield.....	Nouveau-Brunswick.....	500 00		12,000 00			
do Lyden.....	do.....			11,000 00			23,000 00
Cité de Calais.....	Nouveau-Brunswick et Canada.....			12,500 00			
do Houlton.....	do.....			22,000 00			
do St-Stephen.....	do.....			13,000 00			47,500 00
Ville de Chatham.....	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....		20,000 00				
Paroisse d'Elgin.....	*Petitcodiac et Elgin.....	20,000 00		13,000 00			13,000 00
Cité de Saint-Jean.....	Saint-Jean et Maine.....					60,000 00	60,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.							
Township de Yarmouth.....	Comté de l'Ouest.....		23,000 00				233,500 00
Comtés de Yarmouth et Digby.....	do.....					100,000 00	100,000 00
MANITOBA.							
Cité de Winnipeg.....	Canadien du Pacifique.....			200,000 00			200,000 00
Comté de Selkirk.....	do.....			38,000 00			38,000 00
Township de Saint-André.....	do.....			35,000 00			35,000 00
Ville de Morris.....	do.....			100,000 00			100,000 00
MANITOBA.							
Comté de Westborne.....	Manitoba et Nord-Ouest.....			75,000 00			75,000 00
Ville de Portage-la-Prairie.....	do.....			50,000 00			50,000 00
do Minnecosa.....	do.....			30,800 00			30,800 00
Municipalité du Lac-Plat.....	do.....			20,000 00			20,000 00
do Birtle.....	do.....			40,000 00			40,000 00
do Strathclair.....	do.....			600 00			600 00
Rapid-City.....	Saskatchewan et Ouest.....			10,000 00			10,000 00
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster.....	Canadien du Pacifique.....					215,600 00	215,600 00
Non mentionné.....	Montagne de Bois et Qu'Appelle.....					10,000 00	10,000 00
						595,600 00	595,600 00
						37,500 00	37,500 00
						35,000 00	35,000 00

Municipalités.	Nom du chemin de fer:	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster.....	Canadien du Pacifique.....					215,600 00	215,600 00
Non mentionné.....	Montagne de Bois et Qu'Appelle.....					10,000 00	10,000 00
						595,600 00	595,600 00
						37,500 00	37,500 00
						35,000 00	35,000 00

* Maintenant Elgin, Petitcodiac et Havelock.

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités—30 juin 1888—Fin.

SOMMAIRE.

	Emprunt.		Total.		Boni.		Total.		Soustractions d'actions ou d'obligations		Total.		Grands totaux.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Gouvernements.</i>															
Fédéral.....	15,891,533	33			120,708,388	01							136,599,921	34	
Ontario.....	26,000	00			5,921,007	52							5,947,007	52	
Québec.....	3,722,956	00			7,251,704	02							10,974,660	02	
Nouveau-Brunswick.....					4,012,665	00			300,000	00			4,312,665	00	
Nouvelle-Ecosse.....	50,000	00			1,916,394	94							1,966,394	94	
Manitoba.....	1,689,000	00			256,000	00							1,945,000	00	
Colombie-Britannique.....				21,379,489	33			146,103,659	49				37,500	00	
														161,783,148	82
<i>Municipalités.</i>															
Ontario.....	535,000	00			8,778,041	78							10,005,541	78	
Québec.....	2,434,000	00			380,274	00							4,192,274	00	
Nouveau-Brunswick.....	23,900	00			233,500	00							316,600	00	
Nouvelle-Ecosse.....					150,000	00							250,000	00	
Manitoba.....					595,600	00							595,600	00	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
Territoires du Nord-Ouest.....					35,000	00							35,000	00	
				2,392,000	00			10,219,915	78					15,432,415	78
				24,371,489	33			150,323,575	27					177,215,564	60