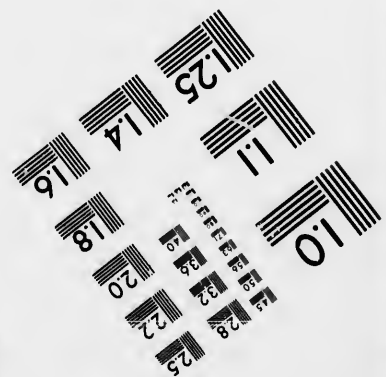
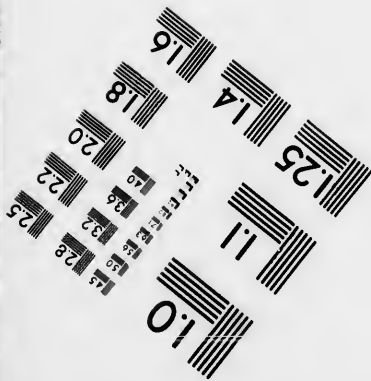
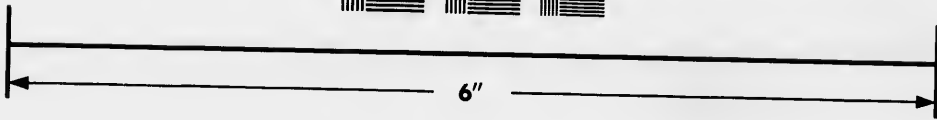
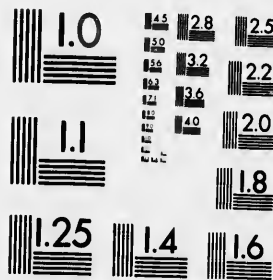


**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic  
Sciences  
Corporation**

23 WEST MAIN STREET  
WEBSTER, N.Y. 14580  
(716) 872-4503

**CIHM  
Microfiche  
Series  
(Monographs)**

**ICMH  
Collection de  
microfiches  
(monographies)**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

**© 1993**

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Coloured covers/<br>Couverture de couleur                                                                                                                                                                                                                                                                  | <input type="checkbox"/> Coloured pages/<br>Pages de couleur                                                       |
| <input checked="" type="checkbox"/> Covers damaged/<br>Couverture endommagée                                                                                                                                                                                                                                                                   | <input type="checkbox"/> Pages damaged/<br>Pages endommagées                                                       |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/<br>Couverture restaurée et/ou pelliculée                                                                                                                                                                                                                                            | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/<br>Pages restaurées et/ou pelliculées                    |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/<br>Le titre de couverture manque                                                                                                                                                                                                                                                                 | <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/<br>Pages décolorées, tachetées ou piquées |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/<br>Cartes géographiques en couleur                                                                                                                                                                                                                                                                     | <input type="checkbox"/> Pages detached/<br>Pages détachées                                                        |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/<br>Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)                                                                                                                                                                                                                     | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/<br>Transparence                                                   |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/<br>Planches et/ou illustrations en couleur                                                                                                                                                                                                                                      | <input checked="" type="checkbox"/> Quality of print varies/<br>Qualité inégale de l'impression                    |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/<br>Relié avec d'autres documents                                                                                                                                                                                                                                                           | <input type="checkbox"/> Continuous pagination/<br>Pagination continue                                             |
| <input checked="" type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion<br>along interior margin/<br>La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la<br>distorsion le long de la marge intérieure                                                                                                                                  | <input type="checkbox"/> Includes index(es)/<br>Comprend un (des) index                                            |
| <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restoration may appear<br>within the text. Whenever possible, these have<br>been omitted from filming/<br>Il se peut que certaines pages blanches ajoutées<br>lors d'une restauration apparaissent dans le texte,<br>mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont<br>pas été filmées. | Title on header taken from: /<br>Le titre de l'en-tête provient:                                                   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <input type="checkbox"/> Title page of issue/<br>Page de titre de la livraison                                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <input type="checkbox"/> Caption of issue/<br>Titre de départ de la livraison                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <input type="checkbox"/> Masthead/<br>Générique (périodiques) de la livraison                                      |
| <input checked="" type="checkbox"/> Additional comments: /<br>Commentaires supplémentaires: Pages 45-46 sont manquantes.                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                    |

This item is filmed at the reduction ratio checked below/  
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
							✓				

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

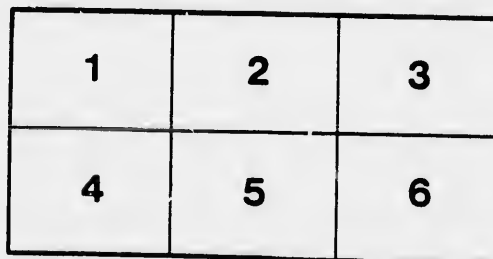
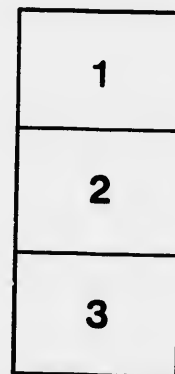
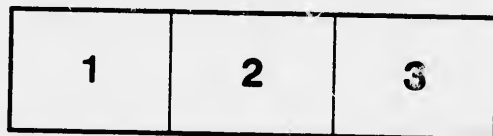
Archives nationales de Québec,  
Québec, Québec.

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol  $\rightarrow$  (meaning "CONTINUED"), or the symbol  $\nabla$  (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

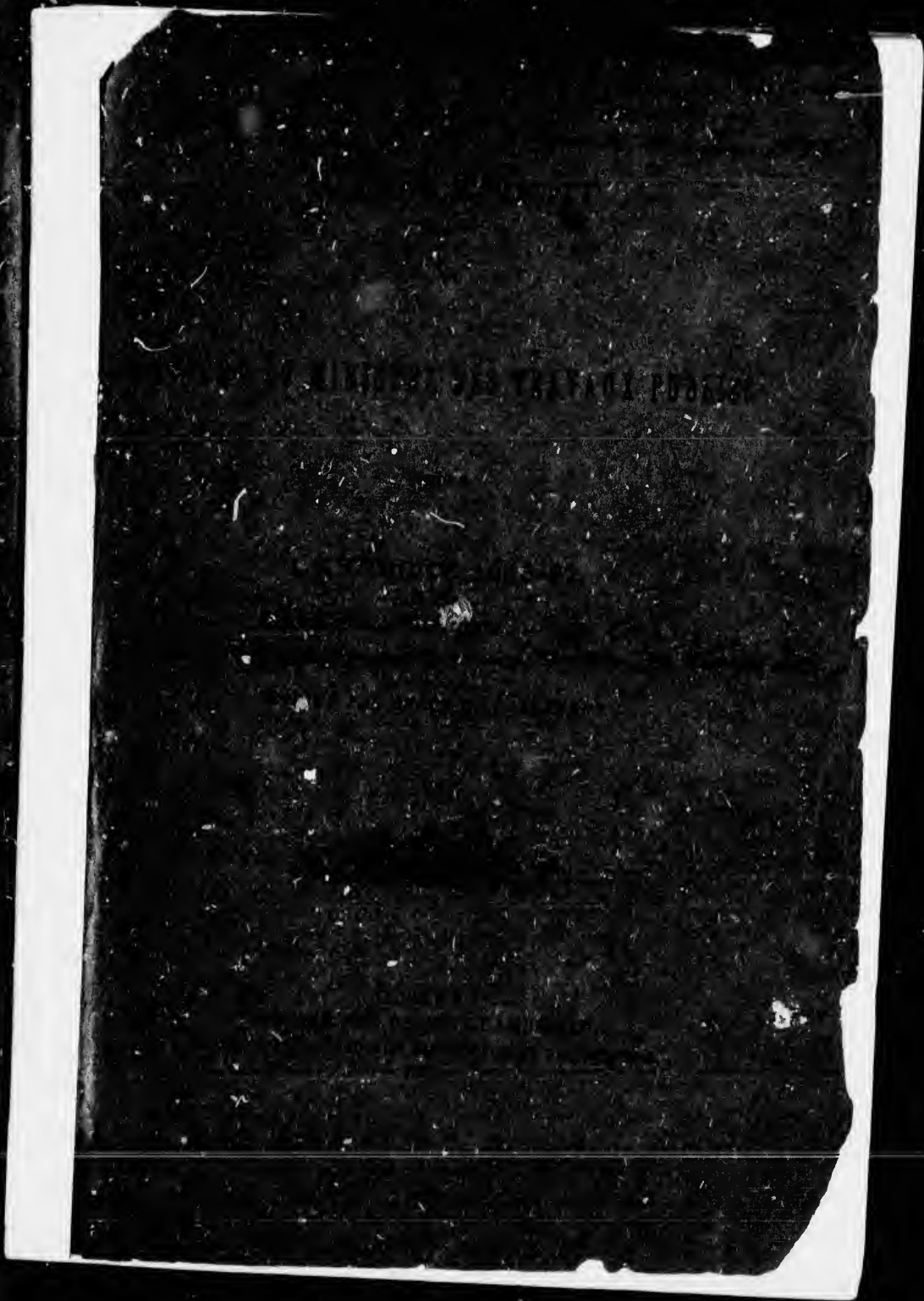
Archives nationales de Québec,  
Québec, Québec.

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole  $\rightarrow$  signifie "A SUIVRE", le symbole  $\nabla$  signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.



SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1886-87.

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :  
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN,  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPETERIE.  
1888.

---

ÉLÉV.  
L.

ROUTE

ROU

ROU

ROUTE  
E

---

ANNEXE No 29.

---

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA.

---

ÉLEVATIONS DU SAINT-LAURENT, DU LAC CHAMPLAIN ET DE  
LA RIVIERE HUDSON, AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN  
DE LA MER.

---

ROUTES OCÉANIQUES ENTRE LE CANADA, LES ÉTATS-UNIS ET  
LES PAYS ÉTRANGERS.

---

ROUTES CANADIENNES PAR TERRE JUSQU'À L'OCCÉAN, ETC.

---

CHEMINS DE FER ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES  
DE L'ÉTAT, ETC., ETC.

---

ROUTES PAR LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, ETC., DE  
LIVERPOOL AU JAPON.

---

ROUTES PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,  
ET PAR LES CANAUX DE SUEZ ET DE PANAMA.

---

COUT DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,

*Député ministre des Travaux Publics.*

---



---

RIV  
EAUX  
NO

L'ou

---

---

ANNEXE No 29

PARTIE I.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT,  
RIVIÈRES OTTAWA, SAGUENAY ET LE LAC SAINT-JEAN,  
EAUX NAVIGABLES DE MANITOBA ET DES TERRITOIRES DU  
NORD-OUEST, PORT NELSON ET LA BAIE D'HUDSON,

ET AUSSI,

ELEVATIONS DU SAINT-LAURENT, Etc.,  
AU-DESSUS DU NIVEAU MOYEN DE L'OcéAN,

ET

**NIVEAUX D'EAU, Etc.,**

(En connexion avec les inondations)

Entre Laprairie, Montréal et Trois-Rivières,  
L'ouverture et la clôture de la Navigation à Québec, Montréal,  
Kingston et Toronto, Etc., Etc.

---

N° 1. N

N° 2. T

N° 3. I

N° 4. N

N° 5. N

N° 6. M

N° 7. N

N° 8. N

N° 9. C

N° 10. C

N° 11. T

N° 12. L

N° 13. R

N° 14. T

N° 15. T

N° 16. F

N° 17. D

N° 18. O

N° 19. C

N° 19½. R

## Ire PARTIE.

### INDEX.

- N° 1. Navigation du Saint-Laurent: Tableau des distances depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur.
- N° 2. Tirant d'eau, navigation du Saint-Laurent.
- N° 3. Distances entre les principales localités de Montréal à Québec, en suivant la ligne centrale du chenal des navires.
- N° 4. Navigation du Saint-Laurent: Niveaux des rivières et des lacs au-dessus de l'océan, à Albany et à Trois-Rivières, d'après diverses autorités.
- N° 5. Niveaux constatés entre la marée basse à Trois-Rivières et le niveau minimum observé dans le port de Montréal, à l'entrée inférieure de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.
- N° 6. Maximum et minimum des niveaux et des hauteurs d'eau sur le buse d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le port de Montréal, adoptés précédemment et aujourd'hui par les ingénieurs du port, de l'aqueduc, etc.
- N° 7. Navigation du Saint-Laurent: Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal et le tirant d'eau dans les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.
- N° 8. Navigation des lacs depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Trois-Rivières. Longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au-dessus de l'onde marée fluviale à Trois-Rivières.
- N° 9. Chenal des navires au travers des battures du lac Sainte-Claire.
- N° 10. Canal du Saut Sainte-Marie.
- N° 11. Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.
- N° 12. Lac Saint-Jean; longueur, largeur, superficie, niveau au-dessus de la mer, profondeur, les vents, la glace, etc.
- N° 13. Route d'eau, depuis Tadoussac, près de l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean.
- N° 14. Tableau indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1857 inclusivement.
- N° 15. Tableau des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1857 inclusivement.
- N° 16. Fleuve Saint-Laurent et route Dawson, du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur sur la côte nord du lac Supérieur, et de ce dernier point à Winnipeg.
- N° 17. Distances approximatives de l'embouchure de la rivière Rouge, en descendant, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord ou Saskatchewan Principale, et de là en remontant jusqu'à Fort-Edmonton.
- N° 18. Observations relatives aux bateaux à vapeur et au tirant d'eau sur la voie de navigation entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton sur la Saskatchewan.
- N° 19. Cours d'eau et nappes d'eau navigables: Manitoba et le Nord-Ouest.
- N° 19½. Région du grand fleuve Mackenzie: Navigation, climat et ressources.

- N<sup>o</sup> 20. Volume d'eau que déchargent la rivière Saskatchewan et ses bras nord et sud.
- N<sup>o</sup> 21. Noms des bateaux qui fréquentent les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.
- N<sup>o</sup> 22. Région de la baie d'Hudson : Navigation, climat, ressources, etc.
- N<sup>o</sup> 23A. Tableau des principaux fleuves du globe, comparés au fleuve Saint-Laurent et aux rivières des Outaouais, Saguenay, Saskatchewan, etc.
- N<sup>o</sup> 23B. Débit du fleuve Saint-Laurent, entre le Sant-Ste-Marie et Québec.
- N<sup>o</sup> 24. Comparaison des routes par l'Outaouais et le Saint-Laurent.
- N<sup>o</sup> 25. Rivière Mississipi.
- N<sup>o</sup> 26. Elévations ou hauteurs du Saint-Laurent et de l'Hudson—Repères, etc.
- N<sup>o</sup> 27. Inondations à Montréal et à Laprairie, etc.
- N<sup>o</sup> 28. Elévations approximatives du Saint-Laurent, du lac Champlain et de l'Hudson, au-dessus du niveau moyen de la mer, etc.
- N<sup>o</sup> 29. Débit du Saint-Laurent mesuré à Montréal en 1882.
- N<sup>o</sup> 30. Progrès de l'inondation entre Laprairie et Trois-Rivières, en avril 1886.
- N<sup>o</sup> 31. Ouverture et clôture de la navigation à Montréal, 1877 à 1888.
- N<sup>o</sup> 31½. Ouverture et clôture de la navigation à Montréal 1864 à 1888, et notes relativement à la glace.
- N<sup>o</sup> 32. Dates de la débâcle de la glace et de son passage au courant Sainte-Marie, en bas de Montréal, 1824 à 1847.
- N<sup>o</sup> 33. Notes au sujet de l'ouverture et de la clôture de la navigation, en haut de Montréal, 1842 à 1851.
- N<sup>o</sup> 34. Ouverture de la navigation au quai des Cascades et au pied du canal Beauharnois, 1846 à 1853.
- N<sup>o</sup> 35. Ouverture et clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1888.
- N<sup>o</sup> 36. Ouverture et clôture de la navigation sur la rivière Hudson, les canaux Champlain et Erié, et l'ouverture sur le lac Erié, de 1824 à 1868.

(N<sup>o</sup> de r

DU

Détroit de B  
 Cap Whittle  
 Phare ouest  
 Pointe-au-P  
 Rimouski ..  
 Bic .....

Ile-Verte (v.  
 Québec .....

Trois-Rivière  
 Montréal ....  
 Lachine .....

Beauharnois  
 Sainte-Cécile  
 Cornwall ....  
 Dickinson's  
 Pointe-Farra  
 Extrém. sup.  
 Williamsburg  
 Rapide-Plat  
 Village de la  
 Presqu'île ...

Pointe-Cardi  
 Rapide des G  
 Prescott.....  
 Kingston ...  
 Port-Dalhous  
 Port-Colborne  
 Amherstburg  
 Windsor .....

Pied de l'île S  
 Sarnia.....  
 Pied de l'île S  
 Sant-Sainte-M  
 Tête du Sant-  
 Pointe-aux-Pi

Des 2,334  
 artificielle, et  
 Du détroit  
 L'ascensio  
 dessus du nive  
 York, d'après  
 Pour les d  
 distances inter  
 la marée ; les  
 gable du Saint  
 n<sup>o</sup> 30 du Rapp  
 Pour les d  
 les tables 31 à

(N° de renvoi, 40,995.)

## N° 1.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

## DISTANCES

DU DÉTROIT DE BELLE-ÎLE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires.	
			Inter-médiaires.	Total au détroit de Belle-Île.
Détroit de Belle-Île.....	Cap Whittle .....	Golfe Saint-Laurent.....	240	240
Cap Whittle .....	Phare ouest d'Anticosti.....	do .....	201	441
Phare ouest d'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 .....	de eau de marée .....	74	900
Trois-Rivières .....	Montréal.....	do .....	86	986
Montréal.....	Lachine .....	Canal Lachine .....	8 $\frac{1}{2}$	994 $\frac{1}{2}$
Lachine .....	Beauharnois .....	Lac Saint-Louis.....	15 $\frac{1}{2}$	1,009 $\frac{1}{2}$
Beauharnois .....	Sainte-Cécile.....	Canal Beauharnois.....	11 $\frac{1}{2}$	1,021
Sainte-Cécile.....	Cornwall .....	Lac Saint-François.....	32 $\frac{1}{2}$	1,053 $\frac{1}{2}$
Cornwall .....	Dickinson's Landing .....	Canal Cornwall.....	11 $\frac{1}{2}$	1,065
Dickinson's Landing .....	Pointe-Faran .....	Fleuve Saint-Laurent.....	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe-Faran .....	Extrém. sup. de l'Île Croyle	Canal de la P'te-Faran.....	3	1,071
Extrém. sup. de l'Île Croyle	Williamsburg on Morisburg	Fleuve Saint-Laurent.....	10 $\frac{1}{2}$	1,081 $\frac{1}{2}$
Williamsburg.....	Rapide-Plat .....	Canal du Rapide-Plat.....	4	1,085 $\frac{1}{2}$
Rapide-Plat .....	Village de la P'te-Iroquois.	Fleuve Saint-Laurent.....	4 $\frac{1}{2}$	1,090
Village de la P'te-Iroquois.	Extrém. sup. de la Presqu'île	Canal de la P'te-Iroquois	3	1,093
Presqu'île .....	Pointe-Cardinal, Edwards-	Canal de la Jonction.....	2 $\frac{1}{2}$	1,095 $\frac{1}{2}$
Pointe-Cardinal.....	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops.....	2	1,097 $\frac{1}{2}$
Rapide des Galops.....	Prescott.....	Fleuve Saint-Laurent.....	7 $\frac{1}{2}$	1,105
Prescott.....	Kingston .....	do .....	59	1,164
Kingston .....	Port-Dalhousie.....	Lac Ontario.....	170	1,334
Port-Dalhousie.....	Port-Colborne.....	Canal Welland.....	27	1,361
Port-Colborne.....	Amherstburg .....	Lac Érié.....	232	1,593
Amherstburg .....	Windsor .....	Rivière Détroit .....	18	1,611
Windsor .....	Pied de l'Île Sainte-Marie..	Lac Sainte-Claire.....	25	1,636
Pied de l'Île Sainte-Marie..	Sarnia.....	Rivière Sainte-Claire.....	33	1,669
Sarnia.....	Pied de l'Île Saint-Joseph..	Lac Huron .....	270	1,939
Pied de l'Île Saint-Joseph..	Pied du Saut-Sainte-Marie.	Rivière Sainte-Marie.....	47	1,986
Saut-Sainte-Marie.....	Tête du Saut-Sainte-Marie.	Canal du Saut-Ste-Marie.	1	1,987
Tête du Saut-Sainte-Marie.	Pointe-aux-Pins .....	Rivière Sainte-Marie.....	7	1,994
Pointe-aux-Pins .....	Duluth .....	Lac Supérieur.....	390	2,384

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Île à la tête du lac Supérieur, il y a 71 $\frac{1}{2}$  milles de navigation artificielle, et 2,312 $\frac{1}{2}$  de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Île à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles statutaires.

L'ascension totale, du point de marée, au lac Supérieur, est aujourd'hui évaluée à 602 $\frac{1}{2}$  pieds au-dessus du niveau de marée à Trois-Rivières, et à 601.78 pieds au-dessus du niveau de marée, à New-York, d'après les informations les plus récentes obtenues le 7 avril 1883.

Pour les détails relatifs aux diverses sections de navigation, sur les rivières et canaux, savoir :—les distances intermédiaires ou totales ; la chute intermédiaire et l'élévation totale au-dessus du niveau de la marée ; les dimensions et la profondeur de chaque canal et de chaque écluse, etc., sur la route navigable du Saint-Laurent et de ses affluents, etc., voyez les tableaux nos 4, 5, 13, 14, 15, 29 de l'annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, voir l'annexe n° 19 qui précède et les tables 31 à 36 qui suivent.

N° 2.—Tirant d'eau—Navigation du Saint-Laurent.

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1887.		Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés.
	Pieds.	Pieds.	
Chenal dragué—De Québec à Montréal—En voie d'exécution .....	25 à 27.5	27.5	
Canal Lachine—Agrandissement achevé .....	42	14	
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord .....			
Canal Cornwall—Agrandissement commencé en 1876—Progresse .....	9	14	
Canaux de Williamsburg—Agrandissement commencé en 1884—Progresse .....	9	14	
Canal Murray—Achevé—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de navig. ....	10	10	
Canal de la Baie Burlington—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de navig. ....	10	10	
Canal Welland—Agrandissement achevé—Creusage à 14 pieds terminé .....	14	14	
Canal du Saut-Ste-Marie—Etat du Michigan—Agrandissement achevé .....	16.8	16.8	
Canal do Canada, sur la rive opposée—Tracé commencé en 1887 .....			

N° 3.—DISTANCES ENTRE LES DIVERSES LOCALITÉS DE MONTRÉAL À QUÉBEC.

Mesurées en milles anglais en tenant le centre du chenal des navires.

De	A	Milles statutaires.	
		Intermédiaires.	Total.
Montréal, quai de l'île, vis-à-vis la douane.	Longue-Pointe .....	6.1	6.1
Longue-Pointe .....	Pointe-aux-Trembles, en haut .....	4.0	10.1
Pointe-aux-Trembles, en haut .....	Varennes .....	3.4	13.5
Varennes .....	Cap Saint-Michel .....	2.8	16.3
Cap Saint-Michel .....	Verchères .....	5.3	21.6
Verchères .....	Phare de l'île aux Prunes .....	1.1	22.7
Phare de l'île aux Prunes .....	Chenal de Contrecoeur, entrée supérieure .....	6.1	28.8
Chenal de Contrecoeur, entrée supérieure .....	Lavaltrie .....	1.6	30.4
Lavaltrie .....	Chenal de Contrecoeur, entrée inférieure .....	4.8	35.0
Chenal de Contrecoeur, entrée inférieure .....	Lanoraie .....	1.3	36.3
Lanoraie .....	Sorel, vis-à-vis du phare .....	8.7	45.0
Sorel, vis-à-vis du phare .....	Phare de l'île de Grâce .....	3.8	48.8
Phare de l'île de Grâce .....	Phare de l'île aux Roches .....	8.5	52.3
Phare de l'île aux Roches .....	Phare-flottant n° 1 .....	5.2	57.5
Phare-flottant n° 1 .....	do 2 .....	2.9	60.4
do 2 .....	Bouée blanche .....	4.4	64.8
Bouée blanche .....	Phare-flottant n° 3 .....	6.5	71.3
Phare-flottant n° 3 .....	Port-Saint-François .....	4.2	75.5
Port-Saint-François .....	Trois-Rivières .....	6.5	82.0
Trois-Rivières .....	Bécancoeur, bouée de fer au Coude .....	5.8	87.6
Bécancoeur, bouée de fer au Coude .....	Champlain .....	6.0	93.6
Champlain .....	Quai de Batiscaan .....	7.9	101.5
Quai de Batiscaan .....	Cap Levrault .....	4.0	105.5
Cap Levrault .....	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal .....	3.3	108.8
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal .....	Cap Charles .....	2.2	111.0
Cap Charles .....	Rapides du Richelieu .....	9.0	120.0
Rapides du Richelieu .....	Quai du Platon .....	4.9	124.9
Quai du Platon .....	Sainte-Croix .....	5.6	130.5
Sainte-Croix .....	Écureuils .....	1.5	132.0
Écureuils .....	Pointe-aux-Trembles, en bas .....	7.0	139.0
Pointe-aux-Trembles, en bas .....	Cap-Rouge .....	12.0	151.0
Cap-Rouge .....	Québec, quai de la douane .....	9.3	160.3

NIVEAUX

Sections de

Albany, riv  
Trois-Riviè  
Laurent,  
Montréal,  
rent .....

Kingston, l  
Oswego  
Lac Éric, e  
do  
do r  
do a  
Lac Sainte-

Lac Huron  
B. Georgien  
Lac Michiga

Lac Supérie  
Marie.....

(a) L  
un pied pl  
Malloy, in  
12 mars 18

MONT

(b) Su  
mairo des  
marée à l'  
de 2.32 pie

DÉO

(c) Su  
D. Cuits, in  
Etats-Unis,  
New-York)  
Voir n° 34.

## N° 4.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

NIVEAUX du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et à Trois-Rivières, d'après les autorités suivantes:—

Sections de navigation.	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.							
	Ingenieurs des E.-U., 1816, 1876, 1882, 1883.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubidge, 1846.	Canal projeté de l'Ontario pour les navires — Shanley, 1858.	Canal projeté de l'Ontario pour les navires — Clarke, 1859.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1867.	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson...	a. b. 0 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières, fleuve St-Laurent.....	(d)	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00
Montréal, fleuve St-Laurent .....	(e)	.....	12 75	13 00	12 75	13 25	11 00	11 75
Kingston, lac Ontario.....	.....	1817.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Oswego do .....	.....	232 20	234 00	.....	.....	234 00	234 00	240 00
Lac Érié, explor. de 1816	.....	245 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do 1876	.....	564 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do rapport de 1882	.....	571 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do autorités canadiennes .....	.....	568 57	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lac Sainte-Claire.....	.....	1818.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	564 00	564 00	.....	.....	564 00	564 00	568 75
.....	.....	572 00	.....	.....	.....	572 00	568 00	570 75
Lac Huron .....	.....	1882.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B. Georgienne, lac Huron.....	.....	590 00	594 00	.....	.....	578 00	574 00	576 75
Lac Michigan.....	.....	594 00	594 00	572 00	574 00	578 00	578 00	578 75
.....	.....	.....	.....	.....	.....	580 00	578 00	578 75
Lac Supérieur, Saut Ste-Marie.....	Haut. moy. au-dessus du niv. de la marée à New-York. c. f. 601 78	1823.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	627 00	.....	.....	.....	600 00	600 00	602 75

## OBSERVATIONS.

(a) La marée à Albany signifie la moyenne de la marée basse, qui est d'environ un pied plus élevée que la marée la plus basse.— Voir le télégramme du major D. L. Malloy, ingénieur et arpenteur-adjoint de l'Etat de New-York, n° 32,607, en date du 12 mars 1883.

## MONTANT ET BAISSANT MOYENS DE LA MARÉE A ALBANY ET A NEW-YORK.

(b) Suivant un télégramme reçu le 23 avril 1883, de John G. Parko, chef intérimaire des ingénieurs, à Washington, E.-U., le montant et le baissant moyens de la marée à l'île du Gouverneur, port de New-York, est de 4 40 pieds, et à Albany il est de 2 32 pieds. Voir n° 33,865.

## DÉCLIVITÉ DE LA RIVIÈRE HUDSON DEPUIS ALBANY JUSQU'A NEW-YORK.

(c) Suivant une lettre datée à Washington, E.-U., le 1er mai 1883, de Richard D. Cutts, ingénieur assistant, en charge du bureau d'hydrographie et de géodésie des Etats-Unis, la différence de niveau à marée basse, entre l'île du Gouverneur (port de New-York) et Albany, ou la déclivité totale entre les deux points, est de 4.27 pieds. Voir n° 34,047. Voir les observations d, e, f, sur la page suivante.



## N° 5.—DES TROIS-RIVIÈRES A MONTRÉAL.

ÉLÉVATION au-dessus de la marée la plus basse observée à Trois-Rivières, telle qu'établie par les niveaux pris durant la construction du chemin de fer du Nord, de 1876 à 1879, et en février 1883.

Désignation.	Répère— Chemin de fer du Nord, entre Montréal et Québec.	Élévation.	
		Inter- médiaire.	Au-dessus de l'eau basse à Trois- Rivières.
Niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières par R. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881.....	d 39-55	d 0-00	d 0-00
Sommet de l'angle S-E. du quai de la Cie du Richelieu à Trois-Rivières.....	56 55	17-00	17-00
Point de repère ou sommet de la maçonnerie du pont du ch. de fer, rivière St-Maurice, 2 milles en amont de l'embouchure..	90-00	33-45	50-45
Point de repère, sommet du pont du chemin de fer à Terrebonne.	81-17	8-83	41-82
Sommet du couronnement de l'ancienne écluse n° 1, à l'entrée du canal Lachine, Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne.....	67-19	13-98	27-64
Niveau minimum de l'eau observé à Montréal, depuis septembre 1852: du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse n° 1.....	e 51-28	e 15-91	e 11-73
		Pieds d'eau sur le buse inférieur de l'écluse n° 1.	
Sommet du buse inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal.....	35-86	e 15-42	-3-69
Niveau de l'eau basse, actuellement adopté par la commission du port: Profondeur sur le buse, 16½ pds; niveau de l'eau basse antérieurement adopté par la commission du port de Montréal: sur le buse, 17; moyenne d'été de l'aqueduc de Montréal: sur le buse, 19 pds.....		Élévation au-dessus du buse inférieur de l'écluse n° 1.	
Sommet du coursier de la vieille écluse n° 1, au-dessus du buse d'aval.....	67 19	31-33'	27-64
Niveau maximum de l'inondation en amont du pont Victoria, avril 1868.....	79 61	43-75	40-06
Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 18-50 pieds; cela correspond à 17 pieds sur le buse inférieur de l'écluse n° 1, Montréal.			

## OBSERVATIONS.—Suite.

Voir tableau précédent, n° 4, navigation du Saint-Laurent.

(d) Le niveau de la marée à Trois-Rivières est le plus bas qui ait été constaté jusqu'au 19 septembre 1881. Il est de 17 pieds au-dessous du point de repère, à l'angle sud-est du quai de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario.— Voir notes en date du 21 février 1883, n° 33,687.

(e) L'élévation du niveau de l'eau basse, disons 11-73 pieds, à Montréal, au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières, représente une profondeur de 15-42 pieds d'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

(f) L'élévation moyenne du lac Supérieur au-dessus du niveau de la mer, se réfère au niveau moyen de la marée à New-York.— Voir le télégramme du major Farquhar, ingénieur, daté de Détroit, le 7 avril 1883, n° 33,363.

Voir les tableaux nos 26, 27, 28, basés sur les renseignements les plus récents obtenus jusqu'en 1888.

NIVEAU  
du s  
MON

Niveau mi  
septem  
Sommet du  
l'entré  
Niveau mi  
tembre  
jusqu'a  
Niveau d'e  
récem.  
Niveau d'e  
cédenn  
Niveau d'6  
Keefe.  
Niveau du c  
Niveau ma  
pont Vict  
Point de rep  
de revé  
D'a  
D'a  
D'a

OBSERVAT  
tou

Le cre  
fondeur de  
sanctionné  
dragage ju  
cèrent les  
excepté pe  
n° 9, une d  
varie de 35  
ment fédér  
payés par

Lorsqu  
fut fixée à  
L'exécution  
En 187  
de manière  
Le gou  
les fondati  
à l'entrepris

## N° 6.—PORTS DES TROIS-RIVIÈRES ET DE MONTRÉAL.

NIVEAUX de l'eau haute et de l'eau basse au-dessus de la marée à Trois-Rivières et du sommet du busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine à Montréal.

Élévation.		Designation.	Repère— Ingénieurs du port de Montréal.	Repère— Ingénieurs du chemin de fer de la Rive-Nord.	Au-dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Élévation au-dessus du niveau de la marée à Trois- Rivières.
	Au-dessus de l'eau basse à Trois- Rivières.					
	Inter- médiaire.					
0-00	d 0-00	Niveau minimum observé à Trois-Rivières le 19 septembre 1881.....	84-69	39 55	3-69	0-00
17-00	17-00	Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine.....	81 00	35-86	0-00	-3-69
33-45	50-45	Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1852 jusqu'an 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'an 8 octobre 1881.....	96-42	51-28	16 42	+11-73
8-83	41-62	Niveau d'eau basse, port de Montréal, tel qu'adopté récem. par la commission du port de Montréal.	97-50	52-36	16 50	+12-81
13-98	27-64	Niveau d'eau basse, port de Montréal, tel que précédemment adopté.....	98-00	52-86	17 00	+13-31
15-91	e 11-73	Niveau d'été de l'aqueduc de Montréal—T. C. Keefe.....	100-00	54-86	19 00	+15-31
		Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1.	112-33	67-19	31-33	+27-64
		Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858.....	124 75	79 61	43-75	+40-06
		Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtement, en face du marché Bonsecours.	119-63	74-49	38-63	+34-94
		D'après les ingénieurs du projet Shearer..	119-61	74-47	38-61	+34-92
		D'après John Sutcliffe, I C.....	119-67	74-43	38-57	+34-88
		D'après les ingénieurs du port de Montréal				

## N° 7.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

OBSERVATIONS sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, et le tirant d'eau dans tous les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.

### CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Le creusement du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 25 pieds a été terminé en 1882. Par l'acte du parlement 45 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, le prélèvement de \$900,000 fut autorisé pour continuer le dragage jusqu'à une profondeur de 27½ pieds. Les commissaires du havre commencèrent les opérations le 18 juin 1883, et les ont poussées avec vigueur jusqu'à ce jour, excepté pendant l'interruption nécessaire de l'hiver. On retrouvera dans l'annexe n° 9, une description de ces opérations. La largeur des parties draguées dans le chenal varie de 350 à 450 pieds. Par l'acte 51 Vic., chap. 5., du 22 mai 1888, le gouvernement fédéral a pris le contrôle des travaux de dragage, dont les frais devront être payés par l'Etat.

### CANAU—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Lorsque l'agrandissement des canaux fut résolu, en 1871, l'échelle de navigation fut fixée à une profondeur uniforme de 12 pieds sur toute la voie du Saint-Laurent. L'exécution de ce projet fut autorisée en 1873.

En 1875, on représenta vivement l'opportunité d'approfondir les divers canaux de manière à permettre aux navires tirant 14 pieds d'eau de les franchir.

Le gouvernement acquiesça à cette demande et des ordres furent donnés de poser les fondations de toutes les structures permanentes, sur les sections non encore adjugées à l'entreprise, à une profondeur correspondant à 14 pieds d'eau sur les buses des écluses.

Les ordres ainsi donnés s'appliquaient à toutes les constructions importantes sur la voie principale de navigation entre le lac Erié et la cité de Montréal.

Sur tous les canaux agrandis, les écluses auront partout 275 pieds de longueur entre les portes, 45 pieds de largeur, et à leur achèvement, il y aura une profondeur de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Cela permettra à presque tous les navires de construction ordinaire de les franchir avec une charge posant mille tonneaux et davantage; mais comme il semble y avoir une tendance à augmenter la largeur du travers et la section transversale des navires destinés au transport du fret, il est probable qu'avant longtemps les canaux seront fréquentés par des navires jaugeant au moins 1,500 tonneaux.

Relativement à ce qui précède et pour plus amples détails, voir les pages 4 et 5 du rapport de M. John Page, ingénieur en chef des canaux, en date du 16 février 1880, et publié la même année.

À l'ouverture de la navigation, en 1837, on avait complété le creusement du canal Welland, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, sur toute sa largeur, qui est d'environ 120 pieds, depuis Allanburg en descendant, et depuis le bief de partage vers l'ouest, sur la moitié de sa largeur, c'est-à-dire 60 pieds. Le premier vaisseau, d'un tirant de 14 pieds, traversa le canal, le 26 mai, et l'élargissement fut terminé sur toute la largeur vers décembre 1837.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

D'après un télégramme, n° 33,238, en date du 5 avril 1883, du major Farquhar, chargé de la direction des travaux sur ce canal, le maximum de chute de la nouvelle écluse du canal agrandi est de 18-6 pieds, et le minimum de 16-8 pieds.

N° 8.—NAVIGATION DES LACS.—DU LAC SUPÉRIEUR AU TERME DE LA MARÉE.

Noms des lacs et rivières qui les relie.	MILLES STATUTAIRES.			PROFONDEUR EN PIEDS.		Superficie en milles carrés.	Élévation au-dessus du niveau de la mer, à Trois-Rivières.
	Maximum de longueur.	Maximum de largeur.	Largeur moyenne.	Maximum.	Moyenne.		
Supérieur.....	390	160	80	.....	900	32,000	Pieds.
Rivière Sainte-Marie.....	55	4	1	60	30	.....	602½
Michigan.....	345	84	58	.....	1,000	22,400	584½
Green Bay (Baie Verte).....	100	25	18	.....	500	2,000	578½
Détroit de Mackinaw.....	50	20	10	200	40	.....	573½
	Nonajouté ci-dessous						
Baie Georgienne.....	130	55	40	.....	500	.....	1866.....
Huron.....	270	105	70	900	450	23,000	1867.....
Rivière Sainte-Claire.....	33	.....	.....	50	35	.....	1868.....
Rivière Détroit.....	25	25	20	27	15	360	1869.....
Lac Erié.....	25	3	1	37	20	.....	1870.....
Rivière Niagara.....	250	60	38	204	90	10,000	1871.....
Lac Ontario.....	35	3	1	.....	30	.....	1872.....
Lac Saint-François.....	190	52	40	600	412	6,700	1873.....
Lac Saint-Louis.....	33	5	4	80	36	132	1874.....
Lac Saint-Pierre.....	15	7	5	65	30	75	1875.....
Fleuve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières.....	30	9	7	40	8	200	1876.....
	186	.....	.....	.....	20	.....	1877.....
Parcours total de la navig. sur les lacs do	2,112	Y compris les sections du fleuve...			.....	96,877	1879.....
do	1,778	A l'exclus. des sections du fleuve.			.....	.....	1880.....

N.B.—Pour les élévations au-dessus de l'océan, voir le tableau corrigé No. 28.

N° 9  
Le  
battures  
pourvu  
de caiss  
ture, et  
protégé  
Le p  
pieds de  
1881; le  
  
Co c  
eaux des  
remont p  
le premie  
la date d  
mené, e  
miné qu'  
Le bief s  
de 108 pi  
agrandi  
pieds de  
moyenne  
pied de c  
fond du s  
les démo  
pieds sur  
  
Années.  
1855.....  
1856.....  
1857.....  
1858.....  
1859.....  
1860.....  
1861.....  
1862.....  
1863.....  
1864.....  
1865.....  
1866.....  
1867.....  
1868.....  
1869.....  
1870.....  
1871.....  
1872.....  
1873.....  
1874.....  
1875.....  
1876.....  
1877.....  
1878.....  
1879.....  
1880.....  
1881.....  
1882.....  
1883.....  
1884.....  
1885.....  
1886.....  
1887.....

N° 9.—CANAL DES NAVIRES A TRAVERS LES BATTURES DU LAC  
SAINTE-CLAIRE, MICHIGAN, E.-U.

Le canal a été projeté en 1866, dans le but d'avoir un chenal droit traversant les battures du lac Sainte-Claire, ayant 13 pieds de profondeur et 300 pieds de largeur, pourvu de chaque côté d'une digue de 7,300 pieds de longueur, se composant chacune de caissons en bois reposant sur des pilotis enfoncés dans le fond primitif de la batture, et remplis de matières extraites du chenal; chacune des digues devant être protégée des deux côtés par des palplanches.

Le projet en question fut modifié en 1874 de manière à donner un chenal de 16 pieds de profondeur et de 200 pieds de largeur. Les travaux furent complétés en 1881; le coût de leur construction alors était de \$591,544.09.

N° 10.—CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE, E.-U.

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides de la rivière Sainte-Marie, qui relie les eaux des lacs Huron et Supérieur, est situé dans l'Etat du Michigan, et a été originai-remment projeté en 1837. Le canal ne fut cependant commencé que le 4 juin 1853, et le premier bateau franchit l'ancien canal le 18 juin 1855. Prix de l'ancien canal à la date du 14 mai 1855, \$999,802.46 En 1870, l'agrandissement du canal fut commencé, et il a été ouvert à la navigation le 1er septembre 1881, mais il n'a été terminé qu'en 1882, époque à laquelle le coût de l'agrandissement s'élevait à \$2,405,000. Le bief supérieur du canal agrandi est de 5,500 pieds de long, la largeur minimum de 108 pieds, et la largeur à l'entrée d'amont 500 pieds. La nouvelle écluse du canal agrandi est de 515 pieds de long, entre les portes, 80 pieds de large dans le sas, 60 pieds de large entre les portes, avec 16 pieds d'eau sur les seuils à l'eau basse moyenne; l'ascension totale varie de 16½ à 18 pieds. Les deux vieilles écluses au pied du canal avaient, chacune, 350 pieds de long, 70 pieds de large au sommet et 61 au fond du sas, et 70 pieds entre les portes, avec 12 pieds d'eau sur les seuils. On est à les démolir afin de faire place à une nouvelle écluse qui aura une profondeur de 21 pieds sur les seuils; la profondeur d'eau dans le canal doit être de 26 pieds.

ns importantes sur  
réal.  
pieds de longueur  
ra une profondeur  
inaire de les fran-  
omme il semble y  
a transversale des  
temps les canaux  
r.  
ir les pages 4 et 5  
late du 16 février

oussement du canal  
qui est d'environ  
rtage vers l'ouest,  
eau, d'un tirant de  
s sur toute la lar-

major Farquhar,  
te de la nouvelle  
de.

DE LA MARÉE.

Superficie en milles carrés.	Élévation au-dessus du niveau de la mer, à Trois-Rivières.
	Pieds.
32,000	602½
22,400	584½
2,000	578½
	578½
23,000	576½
380	570½
10,000	566½
6,700	240
132	142
75	58
200	0
96,877	

Années.	Recettes brutes.	Tonnage.	Nombre de voiliers.	Nombre de bateaux à vapeur.	Nombre de passages.	Ouvert.	Fermé.
1855	\$ 4,374 68	106,296				18 juin	23 nov.
1856	7,575 78	101,458				4 mai	28 do
1857	9,406 74	180,820				9 do	30 do
1858	10,848 80	219,819				18 avril	20 do
1859	16,941 84	352,642				3 mai	28 do
1860	24,777 82	403,657				11 do	26 do
1861	16,672 16	276,639				3 do	14 do
1862	21,607 17	359,612				27 avril	27 do
1863	30,574 44	507,434				28 do	24 do
1864	34,287 31	571,438	1,016	366	1,411	2 mai	4 déc.
1865	22,339 64	409,063	602	395	997	1 do	3 do
1866	23,069 64	458,530	555	453	1,008	5 do	3 do
1867	33,515 64	556,898	839	466	1,305	4 do	3 do
1868	25,977 14	434,563	817	338	1,151	2 do	3 do
1869	31,579 66	514,864	939	399	1,388	4 do	28 nov.
1870	41,896 43	690,825	1,397	431	1,928	29 avril	1er déc.
1871	33,865 45	752,100	1,064	573	1,637	8 mai	29 nov.
1872	41,232 44	914,735	1,212	792	2,004	11 do	28 do
1873	44,943 18	1,204,445	1,549	968	2,517	6 do	16 do
1874	38,922 97	1,070,857	883	901	1,734	12 do	2 déc.
1875	41,199 04	1,259,533	569	1,464	2,083	12 do	2 do
1876	46,867 30	1,541,576	684	1,733	2,417	8 do	26 nov.
1877	44,351 43	1,459,215	1,401	1,050	2,451	2 do	30 do
1878	49,437 00	1,667,136	1,091	1,476	2,567	8 avril	3 déc.
1879	41,395 63	1,677,071	1,403	1,618	3,121	2 mai	3 do
1880	44,552 78	1,734,890	1,718	1,735	3,503	28 avril	15 nov.
1881	Perception	2,092,757	1,706	2,117	4,004	7 mai	5 déc.
1882	des péages	2,468,088	1,663	2,739	4,774	21 avril	3 do
1883	discontinué	2,042,259	1,468	2,620	4,315	2 mai	11 do
1884	9 juin 1881.	2,997,837	1,710	3,608	5,689	23 avril	10 do
1885		3,035,927	1,689	3,354	5,380	6 mai	3 do
1886		4,219,397	2,534	4,584	7,424	25 avril	4 do
1887		4,897,598	2,662	6,968	9,365	1er mai	3 do

Jusqu'au 9 juin 1881, le canal était possédé et exploité par l'Etat du Michigan, et les péages perçus, étaient affectés au paiement des frais d'exploitation. A neuf heures du matin, ce jour-là, la propriété et le contrôle du canal furent transférés aux Etats-Unis, et dès lors la navigation du canal devint libre.

Les tonnages donnés dans le tableau doivent être compris comme étant le "tonnage enregistré." Les tonnages du "fret" diffèrent considérablement de cette colonne, mais ce n'est que depuis que le canal est passé sous le contrôle des Etats-Unis qu'on fait cette distinction entre les deux, dans les registres du canal.

A part ceux énumérés sous le titre "voiliers" et "bateaux à vapeur," la colonne "nombre de passages" comprend tous les radcaux et autres embarcations non enregistrés qui sont passés dans le canal.

En 1879, le nombre était de.....	100
1880 do .....	50
1881 do .....	181
1882 do .....	372
1883 do .....	237
1884 do .....	371
1885 do .....	337
1886 do .....	306
1887 do .....	825

Un changement dans les lois prescrivant la manière de calculer le tonnage pour l'enregistrement, fut mis en vigueur en 1883, et il en est résulté dans le chiffre du tonnage enregistré, une réduction inférieure à celui de 1882, tandis que de fait le tonnage réel (tonnage de "fret") qui est passé dans le canal en 1883 a excédé celui de 1882 de 237,585 tonneaux, et en 1884, il y a eu un nouvel excédant de 605,898 tonneaux, comme suit :—

1882 tonnage enregistré, 2,468,088.	Tonnage de fret, 2,029,520
1883 do 2,342,259.	do 2,267,105
1884 do 2,997,837.	do 2,873,003
1885 do 3,035,937.	do 3,256,628
1886 do 4,219,397.	do 4,627,759
1887 do 4,997,598.	do 5,494,649

En vertu de l'acte du 5 août 1886, par les Etats-Unis, relativement aux rivières et aux havres, un octroi de \$250,000 a été accordé pour "améliorer la rivière Sainte-Marie, Michigan, et pour la construction d'une nouvelle écluse et d'un chenal pour y aborder." D'après cet acte, le projet approuvé par le ministère de la guerre, est celui de construire une seule écluse avec une chute de 18 pieds, d'une longueur de 500 pieds entre les poteaux tourillons, et de 100 pieds de largeur, avec portes convenables à cette largeur, et une profondeur de 21 pieds d'eau sur les buses, sur l'emplacement occupé par les deux premières écluses construites en 1855. Le prisme du canal devra être creusé suffisamment pour donner une profondeur d'eau d'au moins 20 pieds.

Voir lettre nos 63,286, 72,698 et 83,150 du brigadier général Poe, de l'armée des Etats-Unis; la dernière étant en date du 8 décembre 1887.

Le gouvernement fédéral doit construire un autre canal sur la rive canadienne qui est vis-à-vis. L'exploration pour le tracé, est en progrès, 1887.

N° 11.—  
tion

Nom

Lachine ...  
Beauharnois ...  
Cornwall ...  
Williamsham ...  
Welland ...  
Ecluse de St ...  
Chambly ...  
Rideau ...  
Sainte-Anne ...  
Carillon ...  
Grenville ...  
Culbute ...  
Saint-Pierre ...  
Rivière Trent

Canaux des

Erie ...  
Champlain ...  
Saut-Ste-Marie

do  
do

† On ...  
pieds, et cet ...  
(Pour ...  
12, 13, 14,  
18c2).

Le lac ...  
ligne; 411 ...  
milles statu ...  
Sa plus ...  
la ...  
riv ...  
ex ...  
Sa plu ...  
Pé ...  
on ...  
Sa larg ...  
Contou ...  
ter ...  
Superfi ...  
tor ...

7a—2

N° 11.—TABLEAU indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation ; aussi, les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargement.	
Lachine.....	270	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois.....	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall.....	200	55	9	160	54	9	750
Williamsburg.....	200	45	9	180	44	9	700
Welland.....	270	45	14	250	44	7	1,000
Écluse de Saint-Ours.....	200	45	7	180	44	14	600
Chambly.....	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau.....	134	33	5	120	21½	4½	250
Sainte-Anne.....	200	45	9	180	44	9	700
Carillon.....	200	45	9	180	44	9	700
Grenville.....	200	45	9	180	44	9	700
Culbute.....	200	45	6	180	44	6	550
Saint-Pierre.....	200	49½	18	199	49	17½	1,000
Rivière Trent.....	131	32½	4½				
<i>Canaux des Etats-Unis.</i>							
Erié.....	110	18	7	102	17½	8½	220
Champlain.....	100	18	5	92	17½	4½	80
Saut-Sainte-Marie (nouv.)...	515	80	18	490	58	16	Pour plusieurs navires de 2,000
do (ancien)...	350	70	12	320	67	12	do
do (nouv.)...	800	100	21	.....	100	19	do

† On a fait le creusement du canal Welland sur toute sa longueur, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, et cet ouvrage a été complété vers la fin de 1887.

(Pour les détails sur les canaux, voir les profils sous forme de tableaux, nos 4, 5, 12, 13, 14, 15 et 29 de l'annexe n° 30 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1862).

## N° 12.—LAC SAINT-JEAN.

Le lac est à une distance d'environ 100 milles statutaires de Québec, en droite ligne ; 41½ milles par le chemin le plus court à partir de Chicoutimi, et à 110 97 milles statutaires de Tadoussac, *via* la Petite-Décharge et la rivière Saguenay.

Sa plus grande longueur depuis Belle Rivière, près du pied du lac, à son extrémité sud-est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mistassini, en remontant à la tête du lac à son extrémité nord-ouest..... 27½ mil. sta.

Sa plus grande largeur, depuis l'embouchure de la rivière Péribonca jusqu'à l'embouchure de la rivière Ouatichouan, ou du nord au sud, en suivant le méridien..... 20 "

Sa largeur en suivant le méridien au centre du lac..... 17½ "

Contour du lac, suivant la carte publiée par le commissaire des terres de la couronne, Québec, en 1880..... 85 "

Superficie du lac d'après E. E. Taché, sous-commissaire des terres de la couronne, Québec..... 365.40 "

L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de Québec, en date du 8 mars 1881..... 278 pieds.

L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après la carte régionale de 1880 ..... 500 "

Élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après Richardson, à l'embouchure de la rivière Ashuapmouchean, en juin 1870 ..... 293 "

On dit que la profondeur du lac est généralement de 3 pieds à un mille du rivage, qu'elle varie de 12 à 54 pieds, en gagnant le large, sur une distance de  $1\frac{1}{2}$  mille à 3 milles du rivage, et qu'elle est de 60 pieds vers le milieu du lac..... 3 à 60 pieds.

Voir la note S, partie III, annexe n° 8 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882.

Bouchette, dans son dictionnaire topographique, représente la profondeur du lac comme étant de 210 pieds au centre.

En 1884, M. Joseph Rosa, l'ingénieur dirigeant des travaux dans le district du Saguenay, ayant reçu instruction de constater la profondeur du lac vers le centre, dit dans une lettre adressée au député du ministre des travaux publics, en date du 18 juin 1884, que la plus grande profondeur du lac est de 225 pieds; et que la profondeur moyenne varie de 72 à 90 pieds dans la partie la plus profonde du lac. Voir son rapport officiel en date du 14 janvier 1885, n° 56,373, contenant une carte indiquant ses sondages pris en juin 1884.

Au printemps, les eaux du lac montent de 15 à 34 pieds au-dessus du niveau d'hiver, et cela dans l'espace de quinze jours. En juin, elles s'élèvent de 12 à 18, et quelquefois, à 30 pieds.

En automne, elles montent subitement de 3 à 4 pieds, durant les grands vents, mais seulement pour peu de temps.

Les inondations du printemps retardaient considérablement la culture sur de grandes étendues de terres, autour du lac, ce qui a fait de nombreuses plaintes.

Sa Grandeur Mgr Racine, évêque de Chicoutimi, dans une lettre (n° 10,666 en date du 29 décembre 1880, à sir Hector L. Langevin, ministre des travaux publics, dit que l'écoulement des eaux du lac a beaucoup diminué depuis que le gouvernement a fait construire une glissoire et des digues à la tête de la "Petite-Décharge," et il demande en conséquence au gouvernement d'améliorer l'autre issue appelée la "Grande-Décharge."

Il a été accédé à cette demande, et les améliorations requises étaient en voie d'exécution, jusqu'à ce que l'ordre de les discontinuer fut donné en 1888.

#### *Exploration hydrographique.*

Vers le commencement de juillet 1883, par ordre du ministre des Travaux publics, une exploration hydrographique du lac Saint-Jean a été commencée dans le but d'aviser aux moyens à prendre pour améliorer la navigation de ce lac; elle fut discontinuée avant l'hiver pour ne pas excéder la dépense autorisée. Elle fut reprise en 1885 et 1886, par Thos. Guerin, qui fit un rapport sur le débit du lac, mais il n'y a pas fait de sondages.

#### *Les vents.*

Les vents du nord-ouest et du sud-ouest sont ceux auxquels le lac est le plus exposé.

#### *La glace.*

La glace commence à se former en novembre, et après le 10 décembre elle est devenue assez épaisse sur le lac pour permettre aux plus grosses charges d'y passer en sûreté.

La glace commence à disparaître sur les bords du lac vers le milieu d'avril. Il en est complètement libre vers le 12 de mai.

Le l  
formé d'  
Une  
Jean est  
commenc  
H, partie  
Pour  
ments, et  
Rapport,

M. T  
consacré  
été chargé  
pour qu'il  
des terres  
dément.  
le lac.

Voir

*Le lit du lac.*

Le lit du lac, suivant sir William Logan, et M. Richardson, un de ses aides, est formé d'une pierre calcaire qui s'élève à la surface sur la rive ouest.

Une description complète de la formation géologique de la région du lac Saint-Jean est donnée dans le rapport de la Commission géologique du Canada, depuis son commencement jusqu'à l'année 1863, où il fut publié. Voir les extraits dans la note II, partie III, annexe n° 8, Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Pour plus amples détails relativement au climat, au sol, aux forêts, établissements, etc., des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, voir l'annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

*Débordement du lac Saint-Jean.*

M. Thomas Guerin, un des ingénieurs du département des travaux publics, qui a consacré bien des années à l'étude de questions relatives à la science hydraulique, a été chargé, en 1835, de calculer la quantité d'eau fournie au lac par ses tributaires, pour qu'il puisse être suggéré un moyen de diminuer le débordement, et l'inondation des terres fertiles aux alentours du lac Saint-Jean, qui est la conséquence de ce débordement. Il a fini son examen durant l'automne de 1836, mais n'a pas encore sondé le lac.

Voir rapport n° 76,431, en date du 12 avril 1887.



N° 13.—ROUTE DE LA RIVIERE SAGUENAY.

DE LA BASSE, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean, d'après la carte de l'Amirauté corrigée jusqu'à 1871, et celle qui a été publiée à Québec en 1886, par le département des terres de la couronne.

Noms des places.	DISTANCE EN MILES.				Largeur de la rivière Saguenay en miles		Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
	Par le routier imprimé.		Par la charte.		Marins.	Statut.				
	Marins.	Statut.	Marins.	Statut.						
Tadoussac.....	0-00	0-00	0-00	0-75	0-88	Côté N.-E.....	104	Mouillage.	Les côtes en arrière ont 400	
Anse-à-l'Écar.....	0-60	0-50	0-58	0-90	0-92	do	83	do	pieds de hauteur.	
Anse-à-la-Bouche.....	1-60	1-10	1-27	1-00	1-15	do	100	do	Les côtes en arrière ont 1 080	
Ruisseau de la Grande-Bienne.....	10-60	9-00	10-35	1-15	1-32	Côté S.-O.....	50	do	pieds de hauteur.	
Rivière Sainte-Marguerite.....	13-00	14-95	14-95	1-00	1-15	Côté N.....	73	do		
Les-Sables-Blancs (extrém infér.).....	17-05	14-90	17-14	1-30	1-50	Am de la rive S.....	59	do		
Le-Saint-Pierre.....	18-00	16-50	18-83	1-20	1-38	Près de la rive N.....	50	do		
Rivière Petit-Saguenay.....	18-50	21-28	21-28	1-30	1-50	Côté S.....	98	do		
Rivière et Anse St-Jean.....	24-00	21-80	25-07	2-50	2-88	do	118	do		
Anse du Cap Éternité.....	28-00	28-00	32-20	2-00	2-30	Côté S.O.....	145	do	Les côtes en arrière sont de	
Cap Éternité.....	30-00	28-50	32-78	0-90	1-04	Côté S.....	145	do	grasit syénitique et de	
Pointe de la Trinité.....	32-00	32-00	36-80	1-70	1-95	Côté N.....	142	do	1 500 pieds de hauteur.	
Tableaux.....	35-00	40-20	45-23	1-30	1-50	Côté S.....	118	Mouillage.	Côtes de granit syénitique	
Descentes-Femmes.....	42-50	40-20	45-23	1-90	2-18	Côté N.....	118	do	et de gneiss.	
Cap à l'Est.....	45-00	45-00	51-75	1-80	2-07	do	80	do	Via-à-vis le Cap-à-l'Ouest.	
Rivière de la Grande-Bienne.....	46-00	46-00	52-90	1-80	2-07	do	80	do		
Pointe de la Baie-des-Hal.....	55-00	52-40	60-26	1-20	1-38	Dans le chenal.....	80	do		
Petit-Hal.....	52-00	50-00	57-50	2-50	2-88	Côté O.....	5 piés du riv	do		
Pointe-Roches.....	57-00	55-90	63-25	1-60	1-84	Côté N.....	60	do		
Chicotimi.....	65-00	64-93	71-22	1-50	1-73	do	34	do		
Rivière Chicoutimi.....	62-80	62-80	72-22	0-45	0-52	Côté S.....	2	do		
Riv.-des-Vases, Terres-Rompues.....	67-15	67-15	77-23	0-20	0-46	do	2 à 1	do	Le Chicoutimi à Terres-Rom-	
Rivière Shipshaw.....	68-02	68-02	78-22	0-40	0-58	do		do	pués, la largeur de la ri-	
Rivière aux-Sables.....	69-76	69-76	80-22	0-40	0-58	Côté S.....		do	vière varie de 32 4, 3 et 5	
Grand-Réseau ou rivière des						do		do	dièmes de mille statu-	
Aulacises, près la ligne du						do		do	aires.	
banquet Kinogami.....	73-02	73-02	83-97	0-50	0-58	Côté N.....		do	Des Terres-Rompues au lac	
Rivière Desjardins.....	76-50	87-97	87-97	0-50	0-58	Côté N.....		do	Saint-Jean, il y a de nom-	
Jonction de la Grande et de la	82-58	84-97	84-97	0-50	0-58	do		do	breux rapides.	
Petite-Décharge.....	86-23	99-22	99-22	0-50	0-58	Entre N. et S.....		do		
Embouchure de la Petite-Dé-	96-50	110-97	110-97	0-50	0-58	Extrémité N.-E.....		do		
charge, pied du lac St-Jean.....										
Embouchure de la Grande-Bienne.....										

..... Dans la direction de la Grande-Bienne.

61-93	71-22	0-45	0-52	Côté S	do	2	do	Le Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la Rivière varie de 3/4, 3 et 5 dixièmes de mille statuts.
62-90	72-22	0-20	0-23	do	do	2 à 1	do	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
67-15	77-22	à 0-50	à 0-53	Côté N	do		do	
68-02	78-22	0-40	do	do	Pas de sondages		do	
69-76	80-22	do	Côté S	do	do		do	
73-02	83-97	0-50	0-58	Côté N	do		do	
76-50	87-97	do	do	Côté N	Pas de sondages		do	
82-58	94-97	do	do	do	do		do	
86-23	98-22	do	do	Entre N. et S	do		do	
96-50	110-97	0-50	0-58	Extrémité N.-E. du lac.	do		do	Dans la direct. de l'O. à l'est. orientale du lac St-Jean.
97-58	113-22	1-00	1-15	do	do		do	Dans la direct. N.-O. à l'est. orientale du lac St-Jean.
119-32	137-22	0-65	0-75	Extrémité N.-O. du lac.	do		do	Sur une ligne droite à travers le lac jusqu'à son extrémité occidentale ou supérieure.
118-02	135-72	do	do	do	do		do	
113-45	130-47	0-87	1-00	Côté le plus au nord du lac	do		do	
118-23	135-97	0-44	0-50	Ext. S.-O. du lac	do		do	
113-02	129-97	do	do	Rive S.	do		do	
107-80	123-97	do	do	do	do		do	

NOTE.—Les distances mesurées sur la carte de l'Amirauté sont correctes. Celles qui sont données par le routier de Saint-Laurent publié en 1850, depuis le bote Saint-Etienne jusqu'à Chicoutimi, paraissent comprendre 1/4 mille depuis Tadoussac jusqu'à l'embranchure du Saguenay.

N° 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887, inclusivement.

Année.	Nombre de voyages.	Tonnage.	Équipage.	Vapeurs.
1840.....	2	524	40	Unicorn.
1841.....	1	262	20	do
1842.....	1	250	20	North America.
1843.....	5	1,830	120	do et Alliance.
1844.....	4	1,165	90	Alliance.
1845.....	5	861	95	Pocahontas.
1846.....	6	1,128	112	Lady Colborne.
1847.....				
1848.....	3	1,620	60	Alliance.
1849.....	9	1,035	135	Rowland Hill.
1850.....	9	1,035	135	do
1851.....	9	1,035	135	do
1852.....	9	1,035	135	do
1853.....	15	2,145	225	Saguenay.
1854.....	15	2,145	225	do
1855.....	15	2,145	225	do
1856.....	15	2,145	225	do
1857.....	15	2,145	225	do
1858.....	15	2,145	225	do
1859.....	15	2,145	225	do
1860.....	15	2,145	225	do
1861.....	19	5,320	570	Magnet.
1862.....	19	5,320	570	do
1863.....	19	5,320	570	do
1864.....	21	5,880	630	do
1865.....	21	5,880	630	do
1866.....	31	8,505	930	do et Champion.
1867.....	54	27,706	2,085	do et Union.
1868.....	42	19,880	1,560	do do
1869.....	77	36,593	3,255	do do
1870.....	84	39,526	2,395	Advance, St. George, Magnet, Union et Clyde.
1871.....	89	41,568	2,585	do do
1872.....	80	30,155	1,630	Union et Clyde.
1873.....	14	6,100	280	St. George, Clyde, Union, Saguenay.
1874.....	91	77,208	2,730	
1875.....	81	71,148	2,400	Saguenay, Union, St. Lawrence.
1876.....	88	76,666	2,640	
1877.....	90	81,115	2,700	do do
1878.....	96	82,356	2,880	do do
1879.....	106	92,861	3,180	do do
1880.....	78	72,929	2,340	do et St. Lawrence.
1881.....	77	73,985	3,250	do do
1882.....	100	69,598	3,500	do Union, St. Lawrence et Chicoutimi.
1883.....	67	66,959	2,880	do et St. Lawrence.
1884.....	78	70,286	3,120	do et Union.
1885.....	85	70,095	3,400	do do
1886.....	78	60,337	3,110	St. Lawrence, Union et Druid.
1887.....	106	65,193	4,457	do do Magnet.
1887.....	72	37,708	3,240	do do do

\* En 1847 les bateaux à vapeur étaient employés au service de transport des immigrants de la Grosse Ile à Montréal.

Voir n° 83,068, 5 décembre 1887, de A. Gaboury, secrétaire de la Compagnie de Navigation à vapeur, du Saint-Laurent, Québec.

N.B.—Entre 1840 et 1860 les vapeurs Admiral, Lord Sydenham, Princess Royal, Dorchester, Lad Elgin et Mayflower ont aussi fait quelques voyages à la Baie des Ha! Ha! avec des passagers et du fret

N° 15.—  
com  
donn  
chaq

Année.

1840.....  
1841.....  
1842.....  
1843.....  
1844.....  
1845.....  
1846.....  
1847.....  
1848.....  
1849.....  
1850.....  
1851.....  
1852.....  
1853.....  
1854.....  
1855.....  
1856.....  
1857.....  
1858.....  
1859.....  
1860.....  
1861.....  
1862.....  
1863.....  
1864.....  
1865.....  
1866.....  
1867.....  
1868.....  
1869.....  
1870.....  
1871.....  
1872.....  
1873.....  
1874.....  
1875.....  
1876.....  
1877.....  
1878.....  
1879.....  
1880.....  
1881.....  
1882.....  
1883.....  
1884.....  
1885.....  
1886.....  
1887.....

Voir n° 83,068  
Pour plus an

N° 15.—TABLEAU des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887, inclusivement, donnant le nombre des navires, leur tonnage et équipage, pour chaque année et chaque port.

Année.	Chicoutimi.			Tadoussac.			Les Escoumains.			Saut-au-Cochon.		
	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi- page.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi- page.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi- page.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi- page.
1840.....												
1841.....												
1842.....												
1843.....												
1844.....												
1845.....												
1846.....												
1847.....												
1848.....												
1849.....												
1850.....												
1851.....												
1852.....	45	19,908	617									
1853.....	23	10,478	329									
1854.....	23	13,738	358									
1855.....	9	5,771	160									
1856.....	26	12,235	285									
1857.....	21	13,480	324									
1858.....	13	8,749	232									
1859.....	28	14,534	406									
1860.....	31	15,853	475									
1861.....	31	21,999	541									
1862.....	13	10,758	283									
1863.....	21	12,241	310									
1864.....	19	12,395	310									
1865.....	18	14,767	385									
1866.....	28	19,812	533									
1867.....	13	7,692	174									
1868.....	17	12,301	304									
1869.....	25	17,215	383	18	11,275	254	9	8,215	246			
1870.....	15	11,355	243	6	4,926	101						
1871.....	15	11,714	242	4	2,057	50						
1872.....	34	22,077	494	1	531	12						
1873.....	31	19,836	458	3	1,715	38						
1874.....	44	25,270	620	7	3,170	79	6	3,127	76	1	493	14
1875.....	34	17,266	442	5	2,021	57	1	654	14	6	3,275	77
1876.....	28	16,682	379	3	778	29	5	1,214	61	3	1,454	35
1877.....	27	18,093	398	5	3,215	73	1	271	91	8	4,441	101
1878.....	34	23,375	305	7	2,735	77	5	1,752	59	8	3,745	102
1879.....	34	18,160	420	6	2,583	67				5	3,631	73
1880.....	42	23,907	543	4	1,855	48	7	2,578	80	10	4,494	117
1881.....	34	19,584	431	8	4,104	96	8	3,971	101	7	3,777	85
1882.....	29	17,614	373	2	1,149	26	7	3,424	92	5	2,994	62
1883.....	36	20,831	452	4	2,308	52	4	1,729	36	10	4,512	115
1884.....	33	17,053	384	3	2,007	43	11	5,256	135	7	3,298	81
1885.....	36	21,946	428	6	3,326	59	2	789	20	8	4,250	95
1886.....	26	13,576	289	14	7,353	147	2	1,140	21	10	4,415	94
1887.....	22	14,424	286	14	7,713	148	2	1,180	24	7	3,678	58

Voir n° 83,059, daté 5 décembre 1887, de l'honorable J. G. Blsnet, percepteur des douanes, Québec. Pour plus amples détails, voir l'annexe n° 8, du Rapport Général des Travaux publics, 1867-1882.

N° 16.—FLEUVE SAINT-LAURENT ET ROUTE DAWSON.

N° 5—Du Detroit de Belle-Ile à Port Arthur (Prince-Arthur's Landing), sur la côte nord du lac Supérieur, et jusqu'à Winnipeg.

De	A	Sections de la route.	Milles statutaires.	
			Inter-mé-diaires.	Total jusqu'au Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile.....	Québec.....	Golfeet fleuve Saint-Laurent.	828	828
Québec.....	Pied du Saut-Ste-Marie.....	Fleuve et lacs du Saint-Lau- rent .....	1,160	1,986
Pied du Saut-Ste-Marie...	Tête du Saut-Ste-Marie....	Canal du Saut Sainte-Marie.	1	1,987
Tête du Saut-Ste-Marie...	Pointe-aux-Pins.....	Rivière Sainte-Marie.....	7	1,994
Pointe-aux-Pins.....	Port-Arthur.....	Lac Supérieur.....	270	2,264
Port-Arthur.....	Lac Shebandowan.....	Route Dawson, par terre.....	45	2,309
Lac Shebandowan.....	Pied du lac La Pluie.....	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages.	192	2,501
Pied du lac La Pluie.....	Tête de la riv. La Pluie....	Route Dawson, en passant par le canal de Fort-Frances....	1	2,501
Tête de la riv. La Pluie.	Angle Nord-Ouest du lac des Bois.....	Route Dawson, par la rivière La Pluie et le lac des Bois.	119	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois.....	Fort-Garry, Winnipeg.....	Route Dawson, par terre....	95	2,716

Le trajet, par bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de .... 632 milles statutaires.

Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages, de Port-Arthur à Fort Garry, Winnipeg..... 452 do do

Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Port-Arthur à Winnipeg..... 430 do do

Pour les détails sur la route entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, à Fort-Garry, (Winnipeg), voir les rapports de S. J. Dawson, I. O., 20 avril 1868, et du 1er mai 1869, imprimés par ordre de la

Chambre des communes du Canada, en 1868 et 1869.

En 1884, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a mis trois puissants vapeurs, bâtis sur le Clyde, et éclairés à l'électricité, l'Algoma, l'Alberta et l'Athabasca, sur la route entre Owen-Sound, sur le lac Huron, par le canal du Saut-Sainte-Marie, et le Port-Arthur, sur le lac Supérieur.

Un de ces vapeurs, l'Algoma, propulseur de 1,153 tonneaux nets, fut détruit, le 7 novembre 1885, durant une tempête de neige et de vent sur le lac Supérieur, pendant son voyage de Owen-Sound, au Huron, à Port Arthur, lac Supérieur. Il échoua sur la rive sud de l'île-Royale, par suite d'une erreur de jugement, selon toute apparence. Huit passagers et trente hommes de l'équipage périrent; deux passagers et douze hommes de l'équipage furent sauvés. L'assiette du vaisseau au moment de l'accident était de 7 pieds 2 pouces en avant et de 13 pieds 4 pouces en arrière. Le vapeur était évalué à \$225,000, outre sa cargaison de \$17,000.

N° 17.—  
chu  
l'on  
dan  
For

1. De l'en  
tête

2. De l'em  
jus

3. Du pied

4. De la t

5. De Cun

6. Du rapl

7. Du For

8. Des 'C

9. Du rapl

10. De Carl

11. De Batt

12. De Fort

13. De Fort

Total

Voir pag

Entre  
Compagnie  
Rouge et l  
cette chute  
milles, ce  
Un de  
400 milles  
Un tra  
Le tra  
A l'ép  
moins,  
Pour p

Travaux pu  
Pour l  
et de là ver  
Parties III  
les tables c  
Yokohama,  
plus cou ter

DAWSON.

anding), sur la côte

Milles statutaires.	
Inter-mé- diaires.	Total jusqu'au Détrout de Belle-Île.
828	826
1,160	1,986
1	1,987
7	1,994
270	2,264
45	2,309
192	2,501
1	2,501
119	2,621
95	2,716

2 milles statutaires.

2 do do  
0 do do  
t-Garry, (Winnipeg),  
timés par ordre de la

is puissants vapeurs,  
z, sur la route entre  
t-Arthur, sur le lac

, le 7 novembre 1885,  
de Owen-Sound, la  
ar suite d'une erreur  
d'âge périrent; deux  
au moment de l'acci-  
peur était évalué à

N° 17.—TABLEAU des distances approximatives entre divers points, depuis l'embouchure de la rivière Rouge, à la tête du lac Winnipeg, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord, ou cours principal de la Saskatchewan, dans la direction du pied du lac, et, de là, en suivant la Saskatchewan, jusqu'au Fort-Edmonton, d'après les cartes publiées en 1878, 1880, etc.

Nom des localités.	Distances	
	inter- médiaires.	totales de l'em- bouchure de la R. Rouge.
	Milles.	Milles.
<i>Lac Winnipeg.</i>		
1. De l'embouchure de la rivière Rouge à celle de la Saskatchewan, ou de la tête du lac Winnipeg jusqu'au Grand-Rapide, dans la direct. du pied du lac	260	260
<i>Saskatchewan-Nord ou cours principal de la Saskatchewan.</i>		
2. De l'embouchure de la Saskatchewan, sur le lac Winnipeg, au Grand-Rapide, jusqu'au pied du lac des Cèdres	20	
3. Du pied à la tête du lac des Cèdres	30	
4. De la tête du lac des Cèdres à Cumberland-House	115	
5. De Cumberland-House au rapide de Tobin	52	
6. Du rapide de Tobin à Fort-à-la-Corne	92	
7. Du Fort-à-la-Corne aux "Fourches," Saskatchewan-Nord et Sud	14	
8. Des "Fourches" de la Saskatchewan au rapide de Cole	9	
9. Du rapide de Cole à Carlton-House	71	
10. De Carlton-House à Battleford, sur la ligne proj. du ch. de fer C. du Pacifq.	110	
11. De Battleford à Fort-Pitt	95	
12. De Fort-Pitt à Fort-Saskatchewan	185	
13. De Fort-Saskatchewan à Fort-Edmonton	20	
Total de l'embouc. de la rivière Rouge au Fort-Edmonton, env. 30 milles en amont de l'intersection de la ligne projetée du ch. de fer C. du P.		813
		1,073

Voir pages 392 à 395, note A, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1897 à 1892.

### N° 18.—OBSERVATIONS.

Entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton, trois vapeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson font le service; l'un d'eux fait le trajet entre la rivière Rouge et la Grande-Chute, près du lac Winnipeg. Les bateaux ne peuvent franchir cette chute. A ce point la compagnie a construit un tracway long d'environ quatre milles, ce qui nécessite le transbordement des passagers et du fret.

Un deuxième vapeur voyage depuis le haut des chutes jusqu'à Carlton-House, 400 milles.

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point à Fort-Edmonton, 410 milles. Le trajet total est de 1,073 milles, et il se fait, dit-on, en quinze jours à peu près. À l'époque des eaux basses, on n'a, dit-on, que trois à quatre pieds d'eau, et même moins.

Pour plus amples détails, voir l'annexe, page 65, du Rapport du ministre des Travaux publics, 1879-80, n° 11,090.

Pour les distances entre le Port-Arthur (Prince-Arthur's Landing) et Winnipeg, et de là vers l'ouest par le chemin de fer Canadien du Pacifique, voir l'annexe n° 30, Parties III et IV du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882; voir aussi les tables comparatives des distances de Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les routes océaniques et de chemins de fer, les plus courtes, Partie IV de cette annexe.

## N° 19.—COURS ET NAPPES D'EAU NAVIGABLES — Manitoba et Territ. du Nord-Ouest.

Noms des lacs et rivières.	Longueur.	Largeur moyenne.		Profondeur moyenne.	Observations.
		Milles.	Pieds.		
Lac Winnipeg.....	300	.....	.....	.....	Le bateau à vapeur <i>Anson Northup</i> inaugura la navigation à vapeur sur cette rivière en 1859.
Lacs Manitoba et Winnipegosis....	230	.....	.....	.....	
Rivière Rouge (limites du Manitoba)	90	.....	.....	.....	
Rivière Assiniboine.....	350	.....	150	4	
Rivière Souris (probable).....	120	100 à 135	.....	2 à 3½	
Lac et rivière Qu'Appelle.....	200	70 à 100	.....	2 à 4½	
Lac Long.....	40	.....	.....	.....	
Riv. Saskatchewan (tronc principal)	400	.....	.....	.....	
do (branche Nord)	800	.....	.....	.....	
do (branche Sud)	1,000	750 à 2,000	.....	5 à 8	
Lac et rivière Athabasca.....	500	.....	800	.....	Voir nos 18, 21. Le bateau à vapeur en fer <i>Lily</i> , appartenant à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, fait la desserte de cette rivière depuis 1877.
Rivière de la Paix.....	700	.....	.....	.....	
Fleuve Mackenzie et lac des Esclaves.....	1,500	1,200 à 3,000	.....	20 à 300	Le bateau à vapeur <i>Wrightley</i> appartenant à la même compagnie dessert leurs postes sur le fleuve Mackenzie, les rivières Peel, Liard et le grand lac des Esclaves.
(Voir description au n° 19½.)	.....	.....	.....	.....	
Le Petit Lac des Esclaves.....	75	.....	.....	.....	

## N° 19½.—GRAND BASSIN DU FLEUVE MACKENZIE.

Durant la session de 1888, un comité spécial fut chargé par le Sénat de s'enquérir de la valeur de cette partie du Canada, sise au nord de la Saskatchewan, à l'est des Montagnes Rocheuses et à l'ouest de la Baie d'Hudson, comprenant le Grand Bassin du Mackenzie, l'étendue de ses rivières et lacs navigables, du littoral de l'océan, de ses terrains arables, de ses pâturages, pêcheries, forêts et mines.

Suivant le rapport de ce comité, présenté par son président, l'honorable sénateur John Schultz, M.D., le 2 mai 1888, l'on est arrivé aux conclusions suivantes :—

## NAVIGATION.

1. La superficie de la région embrassée par l'enquête est de un million deux cent soixante mille milles statutaires carrés ; dans son enceinte ne se trouve comprise aucune des îles de l'archipel Arctique.
2. Le littoral de l'océan Arctique et de la Baie d'Hudson, mesure environ 5,000 milles, à part des anses et des baies profondes.
3. Plus de la moitié du littoral est facilement accessible à ceux qui font la pêche de la baleine et des phoques.
4. Le littoral navigable des grands lacs de la région en question, a près de 4,000 milles environ de développement, et la superficie totale de ces lacs dépasse probablement celle de la chaîne des grands lacs canadiens-américains de l'est.
5. La navigation fluviale embrasse un parcours d'environ 2,750 milles, dont 1,360 sont praticables pour des propulseurs, qui, avec leurs barges, peuvent porter 300 tonneaux ; les 1,360 milles qui restent ont une profondeur d'eau suffisante pour des vapeurs de mer d'un léger tirant d'eau.
6. Il existe une voie navigable d'environ 6,500 milles par lacs et par rivières avec deux solutions de continuité seulement.
7. Ces deux interruptions se rencontrent sur la rivière du grand lac des Esclaves et sur la rivière Athabasca ; la première est aujourd'hui tournée par une route de charrette, longue de vingt milles, partant du Fort Smith et se dirigeant vers le sud le long de la grande rivière des Esclaves ; la seconde, McMurray, en aval duquel elle est praticable à la descente seulement et pour des bateaux plats ou chalandes, et qu'on pourrait racheter au moyen d'une route de charrettes d'environ 50 milles ; au reste il est possible de rendre la rivière navigable dans tout son cours en opérant certaines améliorations des rapides.

8. T  
bateaux  
de Behrri  
chewan

La su  
présentar  
terrains  
Les fi  
heure au  
et plus tō  
grand fleu

Suiva  
bassin du  
américain

La su  
appareils

En ce  
et au nord  
dans le vo  
de la Paix  
sur le hau  
qui pourra  
milles. I  
de mica, d  
superficie  
grand lac  
grande en  
du contin  
quelque au  
une étend  
Paix et le

Les d  
cristaux  
le soufre  
bas Mack  
des Esclav

Jusqu  
dernière g

La po

Suiva  
Mackei  
sud-est, so

De la  
lac Athab

L'Eau Clai

Saskatche

Edmonton

d'Athabasc

Landing s  
par la Pas

Liard, 370

Le cer  
l'Anstrali  
Norvège, l

rit. du Nord-Ouest.

8. Toute cette voie fluviale pourrait se relier à Victoria et Vancouver au moyen d'un service de bateaux à vapeur convenables, passant par l'embouchure du Mackenzie, l'océan Arctique et le détroit de Behring; déjà elle est en communication au côté du sud, avec les eaux navigables de la Saskatchewan par une route de charrettes de 90 milles conduisant du débarcadère d'Athabasca à Edmonton.

Observations.

## TERRES ARABLES ET PATURAGES.

	Etendue probable en milles carrés.
Convenables à la culture des pommes de terre .....	656,000
do do de l'orge .....	407,000
do do du blé .....	316,000

La superficie des pâturages est estimée à 860,000, dont 26,000 consistent en prairies découvertes, présentant çà et là des bouquets d'arbres; le reste est plus ou moins boisé. On peut estimer que les terrains arables y compris les prairies, couvrent une superficie de 270,000 milles carrés.

Les fleurs de printemps et les bourgeons des arbres à feuilles caduques paraissent d'aussi bonne heure au nord du grand lac des Esclaves, qu'à Winnipeg, Saint-Paul, Minneapolis, Kingston et Ottawa, et plus tôt sur la rivière de la Paix, la rivière au Liard et sur quelques autres affluents de l'ouest du grand fleuve Mackenzie, où le climat ressemble à celui de l'Ontario occidental.

## PÊCHERIES, FORÊTS ET MINES.

Suivant les témoignages reçus par le comité, la quantité de poisson de mer et d'eau douce que le bassin du Mackenzie renferme, est suffisante pour alimenter une grande partie du continent nord-américain.

La superficie boisée est couverte d'arbres propres à la construction des maisons et des navires, des appareils de mines, des chemins de fer et des ponts.

En ce qui concerne les mines de cette vaste région, celles des localités situées à l'est du Mackenzie et au nord du grand lac des Esclaves, sont à peu près inconnues. Sur le côté ouest du Mackenzie, et dans le voisinage des sources de ses affluents, tels que la rivière Peel, la rivière au Liard et la rivière de la Paix, on estime que l'espace aurifère mesure 100,000 à 200,000 milles carrés. On trouve de l'argent sur le banc de la rivière au Liard et sur celle de la Paix, et du cuivre sur la rivière de la Mine-le-cuivre qui pourrait être reliée à un bras oriental du grand lac de l'Ours au moyen d'un chemin à lisses de 40 milles. Il existe notablement des gisements de fer, de graphite, d'ocre, d'argile à brique et à poterie, de mica, de gypse, de pierre calcaire et de grès, de sable à verre et à moulage, et d'asphalte. La superficie pétrolière le long de la rivière Athabasca, de la grande rivière des Esclaves, du petit et du grand lac des Esclaves et du Mackenzie, est si étendue qu'il est permis de croire, qu'elle est la plus grande en Amérique, sinon de tout le monde, et qu'elle fournira aux besoins de la plus grande partie du continent nord-américain, et qu'on expédiera du pétrole en Angleterre par le port de Churchill ou quelque autre port plus septentrional de la baie d'Hudson. Le comité recommande que l'on réserve une étendue de 40,000 milles carrés de la superficie pétrolière entre le lac Athabasca, la rivière de la Paix et le petit lac des Esclaves.

Les dépôts de sel et de soufre sont moins considérables; mais le sel se trouve soit sous forme de cristaux aussi purs que le meilleur sel gemme, soit dans des sources fortement saturées, tandis que le soufre existe à l'état de pyrites. On trouve aussi de grands dépôts de houille et de lignite dans le bas Mackenzie et ailleurs. On n'a pas encore fait d'explorations scientifiques au nord du grand lac des Esclaves.

Jusqu'à présent les pelleteries ont été le principal produit d'exportation de ce pays, resté la dernière grande réserve de pelleteries du monde.

La population est éparse; l'ayant jamais vécu en agglomérations nombreuses, elle est paisible.

Suivant les témoignages reçus, les distances qui séparent les eaux navigables du bassin du Mackenzie des côtes est et ouest de la mer, et des rivières navigables et des chemins de fer du sud et sud-est, sont les suivantes:—

De la tête du grand lac des Esclaves à la tête de l'Anse de Chesterfield, 370 milles; de la tête du lac Athabasca au port de Churchill, 440 milles; du Fort-McMurray, au confluent des rivières de l'Eau Claire et Athabasca, en aval des 70 milles de mauvaise navigation, aux points suivants, sur la Saskatchewan, savoir: Prince-Albert, 300 milles; Fort-Pitt, 220 milles; Victoria, 179 milles; Edmonton, 225 milles; de Calgary sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au débarcadère d'Athabasca, sur la rivière Athabasca, 260 milles; de la tête du petit lac des Esclaves à Peace River Landing sur la rivière de la Paix, 65 milles; de Hazelton, sur la rivière Skeena, à la rivière de la Paix, par la Passe, 160 milles; du Fort-Mumford, sur la rivière Stukeen, au Fort du Liard, sur la rivière de Liard, 370 milles.

Le comité remarque que la région qu'embrasse son enquête occupe une étendue plus grande que l'Australie, ou que les deux tiers de l'Europe, en y comprenant une partie des îles Britanniques, la Norvège, la Suède, le Danemark, l'Allemagne, l'Autriche, et une partie de la France et de la Russie.



## N° 20.—RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

Une évaluation approximative du débit, en pieds cubés, des bras nord et sud et du cours principal de la Saskatchewan, donne les résultats suivants :

	Pds cubés. par seconde.	Pds cubés. par minute.	Pds cubés. par heure.
Branche Sud.....	34,285 =	2,057,094 =	123,425,616
Branche Nord.....	25,281 =	1,516,856 =	91,011,360
Rivière Saskatchewan, à Fort-la-Corne. do près de la rivière aux Cerfs	59,587 = 57,493 =	3,574,021 = 3,449,583 =	214,441,290 208,975,000

Pour les détails au sujet de la Saskatchewan, voir pages 392 à 395, 828, 829, du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour plus amples informations sur la rivière Saskatchewan, voir le rapport fait par le professeur H. Y. Hind et publié par ordre de la législature du Canada en 1859.

N° 21.—Noms des bateaux qui ont fréquenté les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest en 1878 et 1879, d'après l'ouvrage de Macoun publié en 1882, et depuis cette date jusqu'à 1888.

Nom du bateau.	Nom de la rivière ou du lac qu'il fréquente.	Bateau canadien ou américain.	Observations.
Alpha.....	Assiniboine et R. Rouge infér....	Canadien.....	Appartient à la compagnie dite: "Winnipeg and Transportation Company.
Obeyenne.....	do .....	do .....	
Swallow.....	Riv. Rouge inf..	do .....	
Prince Rupert....	do .....	do .....	
Keewatin.....	do .....	do .....	
Ellen.....	do .....	do .....	Appartient à la Cie du transport du Nord-Ouest.
Colville.....	Lac Winnipeg ...	do .....	
Northcote.....	Saskatchewan....	do .....	
Lilly.....	do .....	do .....	
Marquis.....	do .....	do .....	
North-West.....	do .....	do .....	do .....
Marquette.....	do .....	do .....	
Manitoba.....	Assiniboine..	do .....	do .....
Dakota.....	Rivière Rouge ..	Américain.....	
Selkirk.....	do .....	do .....	Appartient à la Cie de transport de Kittson ou de la Rivière-Rouge; cette Cie possède aussi quatorze barges de 1,800 tonneaux.
Minnesota.....	do .....	do .....	
Grandin.....	do .....	do .....	Appartient à la grande ferme Grandin.
Wrightley.....	Fleuv. Mackenzie	Indépendant .....	
do .....	Rivière Peel ...	Canadien.....	Appartient à la Cie de la Baie-d'Hudson pour approvisionner leurs forts et exporter leurs pelleteries.
do .....	Rivière Liard....	do .....	
do .....	Grand lac des Esclaves et R...	do .....	

Voir annexe n° 8, page 392 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

N°

SUIV.

La br  
51° au 63°  
du 78° au  
statutaires  
Le dé  
viron 100

Fac  
Hav  
Qué  
Nev

bras nord et sud et  
ts :

Pds cubes.  
par heure.  
123,425,616  
21,011,360  
214,441,290  
200,975,000

à 395, 828, 829, du

voir le rapport fait  
du Canada en 1859.

et des Territoires  
publié en 1882, et

tions.

dit: "Winnipeg and

port du Nord-Ouest.  
do  
do  
do

port de Kittson ou de  
ne possède aussi qua-  
eaux.

e Grandin.  
Baie-d'Hudson pour  
s et exporter leurs

2.

## N° 22.—RÉGION DE LA BAIE D'HUDSON.

NAVIGATION, CLIMAT, RESSOURCES, ETC.,  
SUIVANT LES RENSEIGNEMENTS LES PLUS AUTHENTIQUES  
OBTENUS JUSQU'À 1888.

La baie d'Hudson fut découverte en 1610 par Henry Hudson. Elle s'étend du 51° au 63° latitude nord, mesurant environ 825 milles statutaires, en longueur, et du 78° au 96° de longitude ouest, ce qui lui donne une largeur d'environ 630 milles statutaires.

Le détroit d'Hudson est à peu près long de 500 milles statutaires et large d'environ 100 milles.

	Milles géographiques.
Factorerie de York à Liverpool <i>via</i> le détroit d'Hudson, environ.	2,966
Havre de Churchill à do do do	2,900
Québec à Liverpool <i>via</i> le détroit de Belle-Ile, environ.....	2,661
New-York à Liverpool, environ.....	3,094

## RÉGION DE LA BAIE D'HUDSON.

### NAVIGATION, CLIMAT, RESSOURCES, ETC.

En 1884, 1885, 1886, un corps expéditionnaire sous la direction du lieutenant A. R. Gordon, fut envoyé à bord d'un navire à vapeur, chaque année, par le gouvernement fédéral, au détroit et à la baie d'Hudson, pour constater leur navigabilité pour les fins du commerce, pour y prendre des observations exactes et les renseignements nécessaires au sujet de la nature et de l'étendue des glaces, des vents et des courants prédominants, de la date où il serait possible d'y pénétrer dans le printemps ou d'en sortir en automne, et aussi relativement au climat, à la géologie, aux pêcheries et autres ressources des parages avoisinants.

Durant la première année, le lieutenant Gordon choisit les postes d'observation le long du détroit et de la baie d'Hudson, y érigea les bâtiments nécessaires et y installa des observateurs qui prirent et enregistrèrent, chaque année, les observations prescrites, suivant le mode qui leur fut désigné.

Du 29 juillet au 1<sup>er</sup> août de la dernière année, on fit un relevé du havre de Churchill et du port Nelson, puis comme la clôture de la navigation approchait, on procéda du 8 au 30 septembre, au démontage des observatoires temporaires qui avaient été érigés, et au rembarquement des observateurs et du matériel avec les approvisionnements non utilisés aux divers postes. Le retour à Halifax eut lieu le 10 octobre suivant.

La dépense faite par l'Etat, pour ces trois expéditions, sous la direction du ministre de la Marine fut, comme suit :—

1884 .....	\$37,287 57
1885 .....	52,938 40
1886 .....	29,710 05
1887.....	1,084 07
Total ....	\$122,020 09

Un rapport de chaque expédition fut transmis, chaque année, par le lieutenant Gordon, au ministre de la Marine par qui la publication en a été faite, ainsi que des cartes annexées à ces rapports.

Ce qui suit, contient une courte analyse et quelques extraits de ces rapports aussi importants et utiles qu'ils sont intéressants.

1884.

### PREMIÈRE EXPÉDITION.

#### LE VAPEUR "NEPTUNE."

Le "Neptune", un navire en bois, appartenant à MM. Job Frères, de Saint-Jean de Terre-Neuve, fut affrété pour la première expédition, et fut manœuvré, sous la direction du capitaine W. Sopp, par un équipage de marins expérimentés.

Ce vaisseau avait été construit pour la pêche des phoques.

#### Officiers de l'Expédition.

Géologue et médecin .....	1
Observateurs .....	8
Photographe .....	1
Charpentiers.....	2
Manœuvres des postes d'observation.....	12
Total .....	24

1885-1886.

## DEUXIÈME ET TROISIÈME EXPÉDITIONS.

## LE VAPEUR "ALERT."

Pour les expéditions de 1885, 1886, on se servit du navire à vapeur et à hélice, de Sa Majesté, le "Alert," d'environ 700 tonneaux, avec engins condenseurs à surface, de 50 forces de chevaux, et d'une vitesse d'environ  $8\frac{1}{2}$  nœuds à l'heure, par un temps calme, ou d'une vitesse moyenne de 6 nœuds, en consommant 4 à 6 tonnes de charbon par jour. Au milieu des banes de glace, on n'alluma qu'un feu et l'on eut une vitesse de 4 nœuds, en consommant 2 tonnes de charbon par jour.

Ce navire avait été construit pour l'expédition arctique de 1876, sous le commandement de Sir Georges Nares.

1885.

## DEUXIÈME EXPÉDITION.

## LE VAPEUR "ALERT" DE SA MAJESTÉ.

*Etat-major de l'expédition et l'équipage du navire.*

Officiers du navire:—	
1 commandant; 1 officier supérieur; 1 officier subalterne; 1 mécanicien en chef; 1 mécanicien subalterne; 1 charpentier.....	6
Equipage:—	
2 maîtres d'équipage; 12 marins; 1 lampiste; 6 aide-mécaniciens; 1 maître d'hôtel; 1 maître-cuisinier; 2 sous-maîtres d'hôtel; 1 aide-cuisinier.....	26
Membres de l'expédition:—	
1 géologue et médecin; 1 assistant; 5 observateurs.....	7
Manceuvres des postes d'observation .....	12
L'éditeur du <i>Times</i> de Winnipeg, délégué de la compagnie du chemin de fer projeté entre Winnipeg et la baie d'Hudson....	1
<b>Total.....</b>	<b>52</b>

1886.

## TROISIÈME EXPÉDITION.

## LE VAPEUR "ALERT" DE L'ÉTAT.

*Etat-major de l'expédition et l'équipage du navire.*

Officiers du navire:—	
1 commandant; 1 capitaine; 3 seconds.....	5
Equipage:—	
1 Maître d'équipage; 20 marins; 1 lampiste; 2 mécaniciens; 6 chauffeurs; 2 graisseurs; 5 maîtres d'hôtel et cuisiniers.	37
Membres de l'expédition:—	
1 météorologue assistant.....	1
<b>Total.....</b>	<b>43</b>

## OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES, 1884.

Des observations complètes furent prises à bord du navire pendant le voyage. La comparaison qui suit, indique la différence qui existe entre le climat du détroit d'Hudson et de celui de Belle-Ile, l'une des stations météorologiques de l'Etat sur la route des navires marchands entre Québec et l'Europe.

Pendant la première période, du 1er au 31 août :— le " Nepture " se trouvait à la baie Nachvak, à 100 milles en bas de l'embouchure du détroit d'Hudson le 1er août, et le 30 du même mois il partait de l'île Nottingham, en sorte qu'il a passé le mois d'août dans la région du détroit.

La table suivante est basée sur les registres météorologiques :—

Août.	Détroit de Belle-Ile.	Détroit d'Hudson.
Nombre de jours de brume.....	13	6
Nombre approximatif d'heures de brume.....	220	102
Jours où il a neigé.....	0	4
Jours où il a plu.....	10	8
Jours où le vent excédait 25 milles, mais n'atteignait pas 40 milles à l'heure.....	6	5
Jour où le vent excédait 40 milles à l'heure.....	2	1

La comparaison suivante, pour septembre, est entre la station de n° 1, au cap Chudleigh et Belle-Ile :—

Septembre.	Détroit de Belle-Ile.	Détroit d'Hudson.
Nombre de jours de brume.....	7	4
Nombre approximatif d'heures de brume.....	82	84
Jours où il a neigé.....	3	8
Jours où il a plu.....	15	6
Jours où la vélocité du vent était entre 25 et 40 milles par heure.....	4	5
Jours où la vélocité du vent était de 40 milles ou plus par heure.....	11	3

Les jours où il a neigé, comprennent aussi les jours où il a plu.

La température moyenne du mois, au cap Chudleigh, était de 39° pour août ; à Belle-Ile, de 49°-67° ; et celle du mois de septembre, était de 32°-76° au cap Chudleigh, et de 43°-1° à Belle-Ile.

Voir annexe 30, rapport Marine et Pêcheries 1884, pp. 199, 200.

## TEMPERATURE MINIMUM MOYENNE—DETROIT D'HUDSON.

La température moyenne qui a été constatée, chaque mois, ne laisse plus de doute sur l'impossibilité de naviguer le détroit, de novembre à avril inclusivement.

En mai, juin et juillet, le détroit contient une grande quantité de glace, et comme la température moyenne à l'extrémité est du détroit est de 23° Far. en mai, ou de 5½° au-dessous du point de congélation de l'eau salée, la débâcle ne commence pas durant ces mois.

En juin et juillet, lorsque la température s'est élevée à 35° et à 40° respectivement, la glace devient cellulaire et fond rapidement.

Suivant les rapports des observateurs et l'expérience acquise, ce n'est qu'après le mois de juin et partie de juillet, que la fonte et la débâcle de la glace sont suffisamment avancées, pour que l'on puisse naviguer le détroit pour les fins du commerce.

Durée

3

4

Durée

2

1

Durée

1

1

NOTE.

et de la ma

Il y a

son, surton

brasses d'et

tout autre t

Dans l

jusqu'au cor

de l'embou

nord de la

neige aussi

celluleuse e

Vers le

" Arctique "

à 40 pieds d

La quan

printemps, e

de 60 à 100

l'océan.

On estim

limitée entre

avec propuls

certaines plu

La date

baie d'Hudson

vages, 48 ét

étant la date

Le facte

s'étend jamais

reconnu mair

étant plus ch

Dans le

pendant le v

si° à Churchi

de 36° à l'extr

7a-3

*Température minimum moyenne, durant une année.*

Durant les premiers 6 mois de 1885 :  
 32·14° à —18·14°, Port Burwell, à l'extrémité est du détroit.  
 43·07° à —33·08°, Port DeBoucherville, à l'extrémité ouest.  
 Durant les 4 mois subséquents, octobre compris, 1885 :  
 28·00° à 36·82°, à l'extrémité est.  
 17·59° à 45·23°, à l'extrémité ouest.  
 Durant les 2 derniers mois de 1885 :  
 18·91° à —1·96°, à l'extrémité est.  
 8·06° à —14·73°, à l'extrémité ouest.

NOTE.— Voir tableaux A, B, C, D, E, F, pour les observations météorologiques et de la marée.

GLACE.

DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON.

Il y a des banquises de glace en toutes saisons de l'année dans le détroit d'Hudson, surtout près de la côte nord où l'on en a vuos qui étaient échoués dans 80 à 100 brasses d'eau; mais en août et septembre, il y a moins de glace dans le détroit qu'en tout autre temps de l'année.

Dans la baie et le détroit il y a une grande quantité de jeune glace vive, azurée, jusqu'au commencement d'août; son épaisseur varie de 3 $\frac{1}{4}$  pieds au port Burwell près de l'embouchure du détroit, à 7 $\frac{1}{2}$  pieds près de l'île de Marbre, vers la côte ouest, au nord de la baie; en juillet cette glace est ordinairement couverte par une croûte de neige aussi dure que la glace, d'une épaisseur de 18 à 24 pouces, mais elle devient celluleuse en peu de temps et sa surface est parsemée de mares d'eau.

Vers le commencement de juillet on rencontre de grands amas de vieille glace "Arctique" très épaisse; celle-ci est le produit de plusieurs hivers et mesure de 10 à 40 pieds d'épaisseur.

La quantité de glace qui traverse l'embouchure du détroit, est énorme; dans le printemps, elle forme quelquefois un barrière impénétrable, qui couvre une étendue de 50 à 100 milles, plus ou moins, entre l'embouchure du détroit et les eaux libres de l'océan.

PÉRIODE DE LA NAVIGATION.

DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON.

On estime que la période de la navigation, pendant les années ordinaires, est limitée entre le 15 juillet et le 15 octobre, mais que des navires solidement construits, avec propulseurs de petites dimensions et tirant peu d'eau, pourraient naviguer deux semaines plus tôt et autant plus tard.

La date moyenne de 116 arrivages consentifs des navires de la compagnie de la baie d'Hudson à la Factorerie de York, a été le 4 de septembre. Parmi ces 116 arrivages, 48 étaient en août, le 6 août étant la date la moins avancée, et le 7 octobre étant la date la plus reculée; dans ce dernier cas le navire hiverna dans la baie.

Le facteur du poste de Churchill affirme que la glace dans la baie d'Hudson ne s'étend jamais assez loin du rivage pour que l'on ne puisse voir l'eau libre. Il est reconnu maintenant que la baie est navigable de bonne heure en juin,—ses eaux étant plus chaudes que celles du détroit.

Dans le détroit, la température de l'eau, à sa surface a varié de 32·6° à 33·3° pendant le voyage en août et septembre 1884, tandis que dans la baie elle était de 41° à Churchill, 39·7° à 100 milles au nord-est de York, 39·4° à l'île de Marbre, et de 36° à l'extrémité sud de l'île Mansfield, vers l'entrée nord-est de la baie d'Hudson.

A Belle-Ile la température de l'eau était de 41.6° le 23 juillet, et à l'entrée du détroit d'Hudson de 34.7° le 4 août, la même année.

Août et septembre sont les deux mois pendant lesquels on peut naviguer le détroit d'Hudson avec le plus de sûreté, et où l'on rencontre le moins de glaces.

### COURANTS DES MAREES.

Les courants des marées, dans le détroit d'Hudson, augmentent grandement lors des risques de la navigation. Ces courants ont une vitesse de trois à six nœuds à l'heure; ils sont très rapides surtout à l'extrémité est du détroit, autour des îles Button, et à l'extrémité ouest près des îles Digges qui sont situées dans l'entrée de la baie d'Hudson; un vaisseau luttant contre ces courants, au milieu des glaces flottante, subirait de grandes avaries, ou courrait risque de sombrer.

C'est à cause de ces courants que le capitaine Coates, conseille aux navigateurs de ne pas tenter le passage du détroit d'Hudson avant la première semaine de juillet, temps où la débâcle est suffisamment avancée pour qu'un navire puisse se frayer une route à travers les glaces sans danger.

### BOUSSOLES.

Une autre difficulté et celle-ci, dit le lieutenant Gordon, est la plus sérieuse que je pourrais prévoir, c'est la perturbation de l'aiguille aimantée, surtout dans les parages dangereux avoisinant l'île Digges.

On réussit ordinairement à doubler l'île Mansfield, au moyen de la sonde, mais il n'en est pas de même de l'île Digges où les navires sont exposés au danger de faire naufrage, à moins d'une vigilance continuelle jour et nuit et en prenant toutes les précautions possibles.

L'inclinaison de l'aiguille est de 86° à l'île Digges, à l'extrémité ouest du détroit d'Hudson, où l'on approche du Pôle Magnétique. Cela indique une grande force verticale pendant que la force horizontale s'approche du point où elle va disparaître. Dans la traversée entre le Royaume-Uni et la baie d'Hudson, l'inclinaison augmente de 67° à 87° environ.

Le seul moyen de naviger avec sûreté pendant le mauvais temps, est d'avoir recours constamment à la sonde, et d'être continuellement en vigie, parce que l'estimation de la route est très souvent loin d'être exacte.

### RESSOURCES DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON.

#### PÊCHERIES.

Les poissons et mammifères que le commerce peut exploiter, sont :—

1o. La baleine franche—"*balena mysticetus*"—qui est la plus recherchée par les baleiniers à cause du haut prix de ses fanons; les baleines de cette espèce diminuent rapidement en nombre. Elles désertent les eaux de la baie, comme elles ont déserté celles des régions plus au sud, parce qu'elles en sont chassées, non pas par nos compatriotes, mais par les habitants d'un Etat voisin.

On obtient une tonne de fanons et de 20 à 40 tonnes d'huile d'une baleine de 50 à 60 pieds de longueur, suivant l'épaisseur du lard qui varie de 6 à 18 pouces. Au prix que se vendent l'huile et les fanons, un seul de ces cétacés rapporterait \$18,000.

2o. La baleine blanche—"*begula catodon*"—la baleine, par excellence, de la baie d'Hudson. On en voit de grands troupeaux monter avec la marée, chaque jour, dans les rivières Churchill, York et Nelson; on les rencontre aussi dans le détroit.

" De  
la plus cor  
une très be  
en a pris a  
considérab  
où la maré  
trappes, ju  
et le sable.

3o. Le  
de lard pou  
gneur et, c  
assez fréqu

4o. Les  
troupeaux  
et surtout d  
Baie d'Hud  
manqué de  
et de peaux  
pinripèdes

5o. Les  
d'Hudson o  
aussi grand  
néanmoins,  
pour leur vé

6o. L'o  
dans la régi  
en voit ava  
recherche d  
mais pas de

7o. Par  
quoique l'on  
La compagn  
et à la truit  
feronce l'end

8o. La  
baie d'Unga  
pas trouvé j

Cette pê  
principaleme  
Les baleinie  
nairement de  
en juillet, et  
son où ils ar  
juin suivant;  
ensuite dans  
vers les empl  
cargaisons de  
piastres, pen  
Au par année, et  
Suivant l  
leurs baleinie  
rapporté des  
\$27,240, par v

illet, et à l'entrée du  
on peut naviguer le  
moins de glaces.

" De toutes les pêches qu'exploite la Compagnie de la Baie-d'Hudson, celle-ci est la plus considérable. Le lard de ces mammifères pèse de 200 à 400 livres et produit une très belle huile. Chaque marsouin vaut à peu près \$100. En 1833 la compagnie en a pris environ 200 dans une seule marée à Churchill, et un nombre beaucoup plus considérable dans la baie d'Ungava. On les fait échouer sur les battures des anses où la marée monte de 10 à 25 pieds, ou plus, et où on les retient au moyen de rets à trappes, jusqu'à ce que l'eau disparaisse; le marsouin reste alors à sec sur les rochers et le sable.

ont grandement les  
six nœuds à l'heure,  
les îles Button, et à  
de la baie d'Hud-  
flottante, subira

30. Le narval—" *monodon monoceros* "—on " l'unicorne," un cétacé qui a beaucoup de lard pour sa grosseur; la corne du mâle mesure souvent jusqu'à cinq pieds de longueur et, comme elle est d'ivoire, se vend à un prix assez élevé. On voit ces cétacés assez fréquemment dans le détroit.

lle aux navigateurs  
e semaine de juillet,  
puisse se frayer une

40. Le morse ou cheval marin—" *trichechus rosmarinus* "—que l'on trouve en troupeaux très nombreux, généralement à peu de distance du rivage, dans le détroit et surtout dans la baie d'Hudson, au nord de l'île de Marbro où la Compagnie de la Baie-d'Hudson envoie de Churchill, chaque année, deux vaisseaux qui n'ont jamais manqué de se procurer, dans l'espace de quelques semaines, autant de lard, d'ivoire et de peaux qu'ils pouvaient en porter. En 1834, on a pris de vingt à trente de ces pinnipèdes dont la valeur s'élevait à \$7,000, ou plus.

plus sérieuse que je  
out dans les parages

50. Les phocides—" *phoca* "—de diverses espèces. Dans le détroit et la baie d'Hudson on rencontre des phoques de presque toutes les familles, mais rarement en aussi grand nombre, au printemps, que sur les côtes de Terre-Neuve; les Esquimaux néanmoins, en tuent beaucoup et en utilisent le chair pour leur nourriture et la peau pour leur vêtements, leurs canots—" *kayaks* "—et leurs huttes.

n de la sonde, mais  
au danger de faire  
prenant toutes les

60. L'ours polaire—" *ursus maritimus* ." Quoique ces animaux soient nombreux dans la région 200 milles à l'ouest de la baie de Stupart, il est assez rare que l'on voie avant le mois de juin, lorsqu'ils s'aventurent, sur les glaces flottantes, en recherche des phoques qu'ils capturent pendant qu'ils sont endormis. On ne connaît pas de cas où ils aient attaqué l'homme, malgré leur férocité réputée.

aité ouest du détroit  
une grande force  
elle va disparaître.

70. Parmi les poissons, c'est le saumon et la truite seulement que l'on exporte, quoique l'on pêche des poissons blancs d'une excellente qualité dans la rivière Nelson. La compagnie exploite à différents endroits, surtout à Ungava, les pêches au saumon et à la truite qui abondent dans presque tous les cours d'eau, où ils choisissent de préférence l'endroit où l'eau salée se mêle à l'eau douce.

temps, est d'avoir  
rie, parce que l'esti-

80. La morue est très abondante dans toutes les anses sur la côte à l'est de la baie d'Ungava; ailleurs, plus à l'ouest, dans le détroit et la baie d'Hudson on n'en a pas trouvée jusqu'à présent.

#### PÊCHE DE LA BALEINE, BAIE D'HUDSON.

HUDSON.

son t :

us recherchée par  
cette espèce dimi-  
e, comme elles ont  
essées, non pas par

Cette pêche est exploitée par les habitants des Etats-Unis, depuis plus de 40 ans, principalement dans le bassin de " Rowe's Welcome " au nord de la baie d'Hudson. Les baleiniers particulièrement du Massachusetts et du Connecticut, partent ordinairement des ports de New-Bedford, Massachusetts et de New London, Connecticut, en juillet, et se rendent à l'île de Marbro près de la côte nord-ouest de la baie d'Hudson où ils arrivent en septembre et passent l'hiver dans un port jusqu'au mois de juin suivant; ils dégagent leurs vaisseaux, alors, de la glace en la sciant, croisent ensuite dans la baie pendant le mois de juillet, puis enfin, ils se dirigent au nord vers les emplacements de pêche, d'où ils reviennent vers le 1er septembre avec leurs cargaisons de lard et de fanons, dont l'on estime la valeur à plus d'un million de piastres, pendant une période de 25 ans et en prenant une moyenne de 10 baleines à 18 pouces. Au par année, et de \$4,000 par baleine.

excellence, de la baie  
chaque jour, dans  
le détroit.

Suivant le rapport des commissaires nos pêcheries des Etats-Unis, pour 1875-6, leurs baleiniers ont fait pas moins de cinquante voyages à la baie d'Hudson et en ont rapporté des cargaisons d'une valeur d'au moins \$1,371,000, ou en moyenne de \$27,240, par voyage, pendant les onze années antérieures à 1874.



La valeur totale seulement de l'huile obtenue et exportée de la région de la baie d'Hudson par la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les pêcheurs des États-Unis, en 1843, est estimée à \$150,000 ou à \$1,500,000 durant le cours des dix dernières années.

D'après le rapport de 1886, par le lieutenant Gordon, le nombre de baleiniers employés de la Nouvelle-Angleterre à la baie d'Hudson et au golfe de Cumberland, et leur cargaison moyenne, de 1846 à 1876, ont été comme suit:—

113 vaisseaux, ou de 4 à 5 par année, pendant 25 ans.  
 14.3 barils de spermacéti—Moyenne par année, chaque naviro.  
 496.0 barils d'huile de baleine. do do  
 7,965.0 livres de fanons de baleine. do do

La cargaison moyenne évaluée aux prix actuels serait d'environ:—

2 tonnes de spermacéti.....	\$ 400
62 do d'huile de baleine.....	6,800
3½ do de fanons de baleine.....	40,000
	\$47,200

De 1846 à 1876, seize de ces baleiniers ont péri, mais si l'on considère que leur grandeur moyenne n'était que de 240 tonneaux, l'on verra que les profits réalisés ont été très grands.

A part la pêche de la baleine, ces baleiniers traitent, sans permis, avec les Esquimaux, pour les peaux de bœufs-musqués et autres fourrures, en concurrence avec la Compagnie de la Baie-d'Hudson, qui paie les droits imposés par le tarif protecteur du Canada, sur tous les articles qu'elle importe pour le commerce de cette région. En 1885, les droits qu'elle a payés, aux postes de York et de Moose, s'élevaient à \$22,000.

Un autre fait qui mérite l'attention du gouvernement du Canada, c'est que la colonie de Terre-Neuve perçoit des droits sur les articles consommés au Fort-Chapin dans la baie d'Ungava, ou vendus aux indigènes de l'intérieur du Labrador, quoique cette région se trouve sur le territoire canadien, celui de Terre-Neuve étant borné comme suit:—

“ En partie, à l'ouest par la ligne de 57° 9' de longitude ouest, courant vrai nord à partir de Blanc-Sablon, sur le parallèle de 51° 25' de latitude nord, sur le détroit de Belle-Ile (comprenant Blanc-Sablon et les Iles-à-Bois—“Woody-Islands”), jusqu'au parallèle de 52° de latitude nord qui limite le territoire de Terre-Neuve au sud, jusqu'à la ligne de 65° de longitude ouest qui limite le reste du territoire à l'ouest, à partir du dit parallèle de 52° de latitude jusqu'au Cap Chudleigh, qui est situé sur le parallèle de 60° 37' de latitude nord à l'embouchure du détroit d'Hudson.” N.B.—Pour les limites de la partie du Labrador sous la juridiction du gouvernement de Terre-Neuve, voir l'annexe du “Journal de l'Assemblée Législative de Terre-Neuve,” 1866, page 613. \* Voir au bas de la page.

Ceux qui désirent avoir une idée générale et exacte des autres pêcheries de Terre-Neuve, du nord, du Canada, pourront consulter la brochure très intéressante écrite par L. Z. Joncas, M. A., pour le comté de Gaspé, et publié par le Ministère de l'Agriculture, en 1886, dans laquelle il démontre que le Canada possède les pêcheries les plus étendues et les plus riches de l'univers.

### GÉOLOGIE DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON.

Les ressources minérales, ainsi que l'histoire naturelle de la baie et du détroit d'Hudson, sont traitées par le Dr Bell, sous-directeur de l'exploration géologique du Canada, qui remplit les fonctions de médecin et de géologue pendant chaque expédition. Ses rapports sont annexés à ceux du lieutenant Gordon.

Suivant ces rapports, le “gneiss” prédomine sur les côtes du détroit, et les échantillons de roches obtenues sur la côte ouest de la baie indiquent que la formation “Huronienne” couvre une grande étendue de la région de la baie d'Hudson. C'est dans cette formation surtout que l'on trouve les matériaux économiques.

\* Les limites exactes entre le territoire sous le contrôle de Terre-Neuve et le territoire du Canada, n'ont pas été définies d'une manière précise jusqu'à présent.

C. F. B.

et de la  
 la côte Est  
 du Labrador,  
 et sur la  
 ligne de 65°  
 de longitude  
 Ouest.

Dans  
 il décrit  
 Fer, a  
 hématite o  
 abeste, for  
 pierres de  
 mouler, ma  
 et autres s  
 intérêt scie  
 Jugear  
 1887, il reg  
 promet le p  
 parmi les t

Parmi  
 L'ours  
 le lon  
 Parmi l  
 cauards

La “fa  
 météorolog  
 part, sur  
 Dans la  
 ons des plan  
 ours de juin  
 lantes déper

RÉC

D'après  
 pin, le bou  
 vers le nord,  
 on, excepté l  
 rouge et blanc  
 Sur le cô  
 grandes qu

Sur la côt  
 chèrement aut  
 nombre d'envi  
 au sud du  
 le Labrador se  
 =concoment  
 sont des Rec

MINÉRAUX ÉCONOMIQUES DES TERRITOIRES DE LA BAIE D'HUDSON.

Dans son rapport de 1885, le Dr Bell donne l'énumération de ces minéraux, qu'il décrit ainsi que les localités où ils se trouvent :—

Fer, argile ferrugineuse, cuivre, plomb, zinc, molybdène, argent, or, gypse, sel, hématite ou pierre de savon, lignite, anthracite, pétrole et asphalté, mica, graphite, asbeste, fer chromaté, apatite, pyrites de fer, chaux servant au ciment hydraulique, pierres de construction, sable de verrier, argiles réfractaires, argiles à brique, sable à mouler, marne coquillière pour les engrais, ochre, tourbe, dalles, ardoises à toiture, et autres substances, ainsi que des pierres ornementaires, et des minéraux d'un intérêt scientifique.

Jugeant d'après les recherches faites et les renseignements procurés jusqu'à 1887, il regarde la région au nord-ouest de la baie d'Hudson comme étant celle qui promet le plus de richesse en matériaux économiques que l'on puisse exploiter, parmi les territoires inexplorés.

FAUNE.

*Détroit et Baie d'Hudson.*

Parmi les mammifères terrestres, les principaux sont :—

L'ours polaire, les renards blancs, gris, rouges et noirs, le renne, le loup et le lièvre, le long du détroit et au nord de la baie.

Parmi les oiseaux, les espèces les plus abondantes, sont les outardes, les cygnes canards et le ptarmigan ou perdrix blanche, dans la même région.

FAUNE ET FLORE.

*Sonde du Prince de Galles.*

La "faune" et la "flore" observées par F. F. Payne, assistant dans le corps météorologique du Canada et alors en charge du poste d'observation à la baie de Starbuck, sur la côte nord-ouest de la Sonde, sont décrites dans le rapport de 1886.

Dans la partie qui regarde la "flore", il y a un tableau qui indique que les boutons des plantes se forment entre le 20 de mai et le 27 de juin, et les feuilles dans le cours de juin ; les fleurs s'épanouissent en juillet, les graines mûrissent en août et les plantes dépérissent à partir du 20 août jusqu'au 15 de septembre.

RÉGION DU LABRADOR, DU DÉTROIT ET DE LA BAIE.

ARBRES FORESTIERS.

D'après les renseignements obtenus on trouve l'épinette blanche et rouge, le sapin, le bouleau, le tremble et le peuplier dans l'intérieur de la région du Labrador, vers le nord, mais à quelque distance de la côte de l'Atlantique et du détroit d'Hudson, excepté le long des rivières et des ruisseaux où croissent ordinairement l'épinette rouge et blanche.

Sur le côté ouest de la baie d'Hudson, on voit de l'épinette tout le long de la côte, en grandes quantités.

ESQUIMAUX.

Sur la côte du Labrador, le long de l'Atlantique, les indigènes se groupent ordinairement autour des Missions-Moraves dont la principale est à Nain où ils sont au nombre d'environ 200 ; cette mission est située à 410 milles au nord de Belle-Île et à 50 au sud du cap Chudleigh à l'embouchure est du détroit d'Hudson. Dans le reste du Labrador sous la juridiction de Terre-Neuve, il y en a 400, ou un peu plus, suivant le recensement de 1884. Le nombre total des habitants alors était de 4,212, dont 607 étaient des Esquimaux.

de la région de la baie  
deurs des États-Unis, et  
es dix dernières années  
nombre de baleníers expé-  
de Cumberland, et les

.....	\$ 400
.....	6,800
.....	40,000
<hr/>	
	\$47,200

on considère que les  
les profits réalisés ont

permis, avec les Esquimaux  
on concurrence avec  
r le tarif protecteur d  
e de cette région. E  
s'élevaient à \$22,000  
Canada, c'est que  
ommés au Fort-Chimo  
du Labrador, quoiqu  
Terreneuve étant bon

est, courant vrai nord  
nord, sur le détroit d  
y-Islands"), jusqu'  
œuvre au sud, jusqu'  
rie à l'ouest, à part  
est situé sur le para  
udson." N.B.—Pour  
gouvernement de Terr  
e Terre-Neuve," 186

autres pêcheries d  
par L. Z. Jonas, M.  
culture, en 1886, dar  
s étendues et les plus

HUDSON.  
la baie et du détroit  
tation géologique de  
ndant chaque expé-  
es du détroit, et du  
ent que la formati-  
la baie d'Hudson  
économiques.

contrôle de  
plus éto  
it.

Le long du détroit, ou entre le cap Chudleigh et l'île Nottingham à l'entrée de la baie d'Hudson, on estime que le nombre des Esquimaux n'excède pas 1,500.

Les hommes ont ordinairement une hauteur de 5 pieds et 2 pouces à 5 pieds 8 pouces, et les femmes de 4 pieds et 10 pouces à 5 pieds et 1½ pouce. Leurs familles comptent ordinairement deux enfants. Leurs principales maladies sont celles du poulmon.

N.B.—Suivant le recensement ecclésiastique de 1881, la population des divers postes de traite et de pêche le long de la côte nord du golfe Saint-Laurent, de Tadoussac à Blanc-Sablon, distance d'environ 636 milles, était de 8,457 personnes, dont 3,500 entre Tadoussac et Betshiamitz, sur les premiers 77 milles.

La population sur le reste du parcours, en y comprenant celle de Betshiamitz, était de 4,951, dont 1,228 se composait de Sauvages.

### HAVRE DE CHURCHILL.

SUR LA COTE OUEST DE LA BAIE D'HUDSON.

*Suivant le relevement du lieutenant Gordon, 29 juillet au 5 août 1886.*

Ce havre est formé par l'embouchure de la rivière Churchill qui coule du sud au nord. Le bassin, pour le mouillage, a une profondeur de plus de 4 brasses, à mesure qu'on s'enfonce, et mesure 1,500 verges du nord au sud sur 1,000 de l'est à l'ouest.

Le fond est excellent, et quoique le courant de la marée soit rapide, étant d'environ 6 nœuds à mi-marée, ce havre est éminemment sûr. Sa situation pour un chemin de fer est admirable.

Les quais pourraient être construits, et le bassin d'eau profonde agrandi, à peu de frais. On pourra se procurer toute la pierre requise pour le lestage des quais des jetées, sur la grève; la nature semble avoir déjà fourni ce qui est le plus essentiel pour établir, en cet endroit, un port de commerce sur une vaste échelle.

La glace se forme dans le havre vers le milieu de novembre, et se débâcle vers le milieu de juin.

C'est le seul havre qui soit connu sur la côte ouest de la baie d'Hudson.

Les grandes mers s'élèvent de 15½ pieds.

Les petites mers s'élèvent de 8 pieds.

Pour autres détails, voir pp. 8, 9 et carte du rapport de 1886, par le lieutenant Gordon.

### PORT-NELSON.

AU SUD DE CHURCHILL, SUR LA COTE OUEST DE LA BAIE D'HUDSON.

*Examiné par le lieutenant Gordon, 6 au 13 août 1886.*

Port-Nelson, suivant le professeur Macoun, est 80 milles plus proche de Liverpool que New-York, par la route du détroit d'Hudson.

On pourra se former une idée des difficultés contre lesquelles le lieutenant Gordon eut à lutter, en prenant les sondages dans l'estuaire des rivières Nelson et Hay, d'après ce qui suit:—Le mouillage du navire était à 9 milles de la terre ferme, à l'ouest de son campement, et à 28 du terminus du chemin de fer projeté de Winnipeg; il trouvait néanmoins à guère plus d'un mille au large de la pointe d'une batture où n'y avait qu'une profondeur de 6 pieds d'eau et un courant de près de 3 nœuds.

Nottingham à l'entrée  
n'exécède pas 1,500.  
et 2 pouces à 5 pieds  
½ pouce. Leurs famill  
maladies sont celles de

la population des dive  
Saint-Laurent, de Tadou  
57 personnes, dont 3,5

nt celle de Betsiamit

ON.

5 août 1886.

bill qui coule du sud  
plus de 4 brasses, à m  
à l'ouest.  
soit rapide, étant d'e  
a situation pour un t

profonde agrandi, à p  
le lestage des quais  
qui est le plus essent  
échelle.

bre, et se débâcle ve

Baie d'Hudson.

86, par le lieutenant. Gord

BAIE D'HUDSON.

1886."

plus proche de Liv

nelles le lieutenant. Gord  
res Nelson et Hay  
de la terre ferme, à  
été de Winnipeg; il  
te d'une batture de  
près de 3 toises.

Le "Alert" était à l'ancre dans cinq brasses d'eau, avec 35 brasses de chaîne, mais la vapeur était disponible et le câble était soutenu sur l'eau par des bouées, pendant tout le temps des opérations. Une nuit, pendant une bourrasque de vent d'est, contre laquelle le navire luttait au bout de ses ancres, le capitaine Barrie, qui commandait en sa qualité de premier officier de bord, rapporte qu'il aurait été forcé de mettre à la mer si le navire n'avait pas été pourvu de réservoirs d'huile et de tubes pour son écoulement. La marée transporta l'huile du côté du vent, et les vagues de la mer cessèrent de balayer le pont du navire malgré le tangage et le roulis pendant toute la nuit.

La baie est enveloppée dans la brume en juillet et août, en sorte qu'un vaisseau s'exposerait à beaucoup de retard et peut-être au danger de sombrer, s'il tentait de pénétrer dans le port avant que la brume disparaisse; on y rencontre aussi beaucoup de glaces épaisses, à tel point que même au 5 d'août en 1886, il fut impossible d'y ancrer le phare flottant. Le haussement et le baissement des marées sont en moyenne de 12 pieds.

Le lieutenant Gordon affirme que l'estuaire de la rivière Nelson est un des endroits les plus dangereux du monde que l'on puisse fréquenter. \* \* \* Ce n'est pas un port, et quelque somme d'argent que l'on y dépense, on ne réussira pas à y mettre les vaisseaux en sûreté.

Voir pp. 9, 10, 11, rapport de 1886.

Voir Addendum relativement aux chemins de fer proposés à la Baie d'Hudson, page 186.

## FACTORERIE DE YORK.

SUR LE CÔTÉ NORD-OUEST DE LA RIVIÈRE HAYES, PRÈS DU CONFLUENT DE LA RIVIÈRE NELSON.

La factorerie de York est située sur la langue de terre entre les embouchures des deux rivières Nelson et Hayes.

Depuis plus de deux siècles, de deux à cinq voiliers, en moyenne, fréquemment escortés par des vaisseaux de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique à destination de port Nelson ou autres ports de la Baie-d'Hudson, et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons, par la seule voie praticable, le détroit d'Hudson.

Ce port se trouve à l'embouchure d'un fleuve qui décharge un volume d'eau double de ceux des bras nord et sud réunis de la Saskatchewan, et qui se jette dans la mer, par une dépression étroite des Laurentides, dont la chute est d'environ vingt pouces au mille, ou, en chiffres ronds, de sept cents pieds, sur un parcours d'un peu plus de 400 milles statutaires, à partir du point où il débouche du lac Winnipeg.

Il est presque à la même distance que Québec de Toronto, de la lisière d'une vaste région fertile, au nord-ouest, dont la superficie dépasse deux cents millions d'acres.

### PÉNÉTRATION DE LA GELÉE ET DU DÉGEL.

À la factorerie de York la glace dans les rivières Nelson et Hayes, a une épaisseur de 5½ à 6½ pieds, en décembre, janvier, février et mars.

En avril et mai le sol est gelé de 30 à 48 pouces; en juin, juillet et août le dégel pénètre de 10 à 40 pouces—et quelquefois plus, suivant la situation et la qualité du terrain; il ne tombe pas de neige pendant ces trois derniers mois.

### OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION.

Le rapport des travaux publics de 1867 à 1882, contient un tableau indiquant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation sur la rivière Hayes de 1828 à 1880, suivant un registre dont copie a été obtenue de M. Woods, le chef du poste.

Les dates de l'ouverture varient du 9 mai au 1er juin, et celles de la clôture du 8 novembre au 9 décembre. (Voir page 397 du rapport.)

Dans le même rapport on trouvera une description des régions du lac Saint-Jean, du Saguenay, de la Baie-d'Hudson, et des régions Arctiques.

" A. "

**OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.**  
TEMPÉRATURE.

ARRÉE ET MOIS.	DÉTROIT DE BELLE-ISLE.			DÉTROIT D'HUDSON.			BAIE D'HUDSON, ENTRÉE N. E.			BAIE D'HUDSON, CÔTE OUEST.			
	Phare.	Port Burwell, Cap Chudleigh.	Fort Chimo, Baie Ungava.	Baie de Stupart.	Ause Ashe.	Port De Boucherville, Ile Nottingham.	Port Laperrière, Ile de Diggea.	Port Churchill.	Factorerie de York.	Minimum.	Minimum moy.	Minimum moy.	Moy. de la plus froide journée.
1885.													
Septembre	25° 0	28 00	8 0	36-04	30-19	26 93	30-14	30-50	37-70				
Octobre	-3° 0	18 91	-16 0	19-91	20-70	17-59	21-86	-2-67	12-59				
Novembre	-12° 0	-1 96	-28 0	4 54	7-47	8-08	11-37	-10-67	12-59				
1886.													
JANVIER	-16 0	-18-14	-39-0	-15-12	-25-39	-30-90	-31-08	-41-87	-27-26				
FÉVRIER	-11° 0	-15-97	-37 0	-14-91	-25-44	-33-08	-31-09	-55-00	-18-20				
MARS	-14° 0	-12-97	-37 0	0 28	-16-37	-18-76	-17-46	-32-67	-9-47				
AVRIL	2° 0	9-79	.....	16 77	1-71	-2-21	0-62	-12 00	18-85				
Mai	19° 0	23-63	.....	30-07	19-17	16 91	17-62	3-00	36-09				
Juin	33° 0	33-14	.....	43-84	31-58	32-14	31-15	33-33	51-78				
Juillet	34° 0	36-52	.....	48-56	35-72	34-39	34-14	43-33	65-24				
Août	39° 0	27-69	.....	49-18	34-61	34-54	34-82	43-33	54-51				
Année				20-72	9 06								
Septembre	30° 0	33-41		41 00	31-75								
Année	-15° 0	14-82				5-81	7-57						44-81

N. B. — Observations prises à 3 h. 7 h. et 11 h. sur le fort de l'Anse à l'Est de la Baie de l'Anse, situé au Port Chimo et à la Factorerie de York.

" B. "

**OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.**

Jan.	33 0	33-14	50-07	19-17	17-62	3-00	38 63
Février	34 0	36-32	31-58	31-58	32-14	3-09	35-09
Mars	39-0	39-60	48-56	35-72	34-39	31-78	31-78
Avril			49-16	34-64	34-82	43-33	65-74
Mai						43-33	54-51
Année			20-72	9 08			
Septembre	30-0	33-41	M. 41 00	31-75	5-91	7-57	44-81
Année	-15-0	14-82					

N. B.—Observations prises à 3h, 7h, et 11h, am. et pm. de l'heure vraie du zénith méridien, corrigé au Fort Chimo et à la Factorerie de York.

"B."

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

PLUIE, NEIGE, BRUME.

ANNÉE ET MOIS.	DÉTROIT DE HUDSON.						BAIE D'HUDSON. ENTRÉE N.-E.						BAIE D'HUDSON. CÔTE OUEST.							
	Phare.		Port Burwell.		Fort Chimo.		Baie de Stupart.		Ause Ashe.		Port De Boucherville.		Port Laperrière.		Fort Charcchill.		Factorerie de York.			
	Jours.	Heures.	Jours.	Heures.	Pluie.	Neige.	Neige.	Heures.	Pluie.	Neige.	Heures.	Pluie.	Neige.	Heures.	Pluie.	Neige.	Jours.	No.		
1883																				
1884																				
1885																				
Septembre	9	98	168	8	0	12	7	95	60	48	0	76	0	0	0	48	0	12	3	
Octobre	4	136	144	36	0	12	9	112	43	40	0	71	0	19	0	0	0	10	3	
Novembre	4	36	88	34	0	15	9	76	74	31	0	56	0	96	8	2	0	13	3	
Décembre	4	49	32	58	0	8	4	144	10	36	0	203	0	57	0	72	0	15	2	
1886																				
Janvier	9	98	168	8	0	12	7	95	60	48	0	76	0	0	0	48	0	12	3	
Février	4	136	144	36	0	12	9	112	43	40	0	71	0	19	0	0	0	10	3	
Mars	6	208	312	31	0	15	9	139	25	30	4	49	4	91	18	4	1	43	3	
Avril	9	104	24	3	28	16	19	86	59	43	44	12 23	114	12	133	76	2	6	4	
Mai	10	25	216	10	24	13	21	62	86	52	44	20	60	31-00	15	20	28	0	184	8
Juin	14	248	14	15	20	31	24	45	68	15	20	28	0	124	8	5	44	8	2	
Juillet	18	368	8	44	10	10	19	19	57	0	56	90	0	188	19	8	10	0	3	
Août	5	104	16	196	10	10	14	56	0	40	158	0	59	70-25	0	208	7	10	0	
Septembre	10	40	136	12	34	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Année	101	768	2,032	86	33½	618	168	195	277	899	606	298	384	386	205-60	809	184	166	577	740

N. B.—Les observations au Fort Charcchill, en août 1886, ont été faites du 1er au 14 de ce mois.  
Celles de la factorerie de York représentent la moyenne d'un groupe d'années de 1876 à 1883.  
Celles de Fort Chimo, Baie Ungava, ont été prises dans les notes enregistrées par le Service des algues, dans la Cité de Washington, D. C.

"C."  
OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

VÉLOCITÉ DU VENT.

Nombre de jours dans chaque mois à chaque station où la vélocité du vent fut égale à celle d'une bourrasque de 30 milles et plus, (excepté au Fort Churchill et à la Factorie de York où la vélocité est indiquée différemment.)

ANNÉES ET MOIS.	DÉTROIT DE BELLE-ÎLE.			DÉTROIT D'HUDSON.		BAIE D'HUDSON, ENTRÉE N.-E.		BAIE D'HUDSON, CÔTE OUEST.	
	Pbase de Belle-Île.	Port Burwell.	Anse Asbo.	Baie de Stupart.	Port DeBoucherville, Ile Nottingham	Port Laperrière, Ile Digges.	Fort Churchill.	Factorie de York.	Vélocité moy. par heure, 1876 à 1883.
1885.	16	9	5	8	5	9	5	24-67	Milles.
Septembre.....	18	7	9	4	0	6	0	30-71	12-38
Octobre.....	22	12	12	3	5	6	6	19-09	13-08
Novembre.....				8	4	13	13	39-75	11-54
Décembre.....									
1886.	17	23	10	8	3	5	24-29	12-04	
Janvier.....	19	17	9	8	3	6	35-08	13-04	
Février.....	21	16	4	6	4	7	27-46	12-92	
Mars.....	17	19	7	5	4	6	23-25	11-67	
Avril.....	5	4	10	0	4	2	32-04	12-62	
Mai.....	7	12	9	3	0	2	12-66	11-96	
Juin.....	6	13	8	4	0	4	16-63	11-92	
Juillet.....	17	10	5	4	0	5	12-83	12-87	
Année.....	169	168	96	61	33	70	24-81	12-33	

N.B.—Les observations à la Factorie de York proviennent d'un groupe d'années, 1876 à 1883.

Résumé	Semaine	1885
do	do	1886
do	do	1887
do	do	1888
do	do	1889
do	do	1890
do	do	1891
do	do	1892
do	do	1893
do	do	1894
do	do	1895
do	do	1896
do	do	1897
do	do	1898
do	do	1899
do	do	1900
do	do	1901
do	do	1902
do	do	1903
do	do	1904
do	do	1905
do	do	1906
do	do	1907
do	do	1908
do	do	1909
do	do	1910
do	do	1911
do	do	1912
do	do	1913
do	do	1914
do	do	1915
do	do	1916
do	do	1917
do	do	1918
do	do	1919
do	do	1920
do	do	1921
do	do	1922
do	do	1923
do	do	1924
do	do	1925
do	do	1926
do	do	1927
do	do	1928
do	do	1929
do	do	1930
do	do	1931
do	do	1932
do	do	1933
do	do	1934
do	do	1935
do	do	1936
do	do	1937
do	do	1938
do	do	1939
do	do	1940
do	do	1941
do	do	1942
do	do	1943
do	do	1944
do	do	1945
do	do	1946
do	do	1947
do	do	1948
do	do	1949
do	do	1950
do	do	1951
do	do	1952
do	do	1953
do	do	1954
do	do	1955
do	do	1956
do	do	1957
do	do	1958
do	do	1959
do	do	1960
do	do	1961
do	do	1962
do	do	1963
do	do	1964
do	do	1965
do	do	1966
do	do	1967
do	do	1968
do	do	1969
do	do	1970
do	do	1971
do	do	1972
do	do	1973
do	do	1974
do	do	1975
do	do	1976
do	do	1977
do	do	1978
do	do	1979
do	do	1980
do	do	1981
do	do	1982
do	do	1983
do	do	1984
do	do	1985
do	do	1986
do	do	1987
do	do	1988
do	do	1989
do	do	1990
do	do	1991
do	do	1992
do	do	1993
do	do	1994
do	do	1995
do	do	1996
do	do	1997
do	do	1998
do	do	1999
do	do	2000
do	do	2001
do	do	2002
do	do	2003
do	do	2004
do	do	2005
do	do	2006
do	do	2007
do	do	2008
do	do	2009
do	do	2010
do	do	2011
do	do	2012
do	do	2013
do	do	2014
do	do	2015
do	do	2016
do	do	2017
do	do	2018
do	do	2019
do	do	2020
do	do	2021
do	do	2022
do	do	2023
do	do	2024
do	do	2025
do	do	2026
do	do	2027
do	do	2028
do	do	2029
do	do	2030

"D."

RÉSUMÉ HEBDOMADAIRE des observations prises à bord du vapeur Fédéral "Alert," sous le commandement du Lieutenant A. R. Gordon, M. R., juin à octobre 1886.

Semaines finissant.	Baromètre.				Température.				Heures.			Observations. Vents de 30 milles et plus.
	Moyenne.	Le plus élevé.	Le plus bas.	Variation.	Moyenne.	Maximum.	Minimum.	Variation.	Pluie.	Neige.	Broue.	
1886.												
Juillet 1.....	29.793	30.160	29.492	.668	48.84	57.2	38.5	18.7	22	—	56	4
do 8.....	.756	.070	.509	.561	38.63	48.0	33.0	15.0	26	18	38	5
do 15.....	.787	.984	.420	.564	38.42	48.8	32.5	16.3	18	—	28	—
do 22.....	.684	.912	.390	.522	38.63	42.5	31.0	10.5	12	—	22	1
do 29.....	.727	.953	.502	.451	40.71	53.0	36.0	17.0	36	—	38	—
Août 5.....	.924	30.192	.702	.490	49.42	84.0	39.0	45.0	14	—	40	6
do 12.....	.824	29.978	606	.372	53.68	71.0	44.0	27.0	20	—	2	—
do 19.....	.807	30.101	.355	.746	55.90	78.0	43.0	33.0	8	—	12	—
do 26.....	.727	.101	.141	.980	46.94	64.0	39.0	25.0	14	—	32	6
Septembre 2.....	.742	29.998	28.875	1.125	39.52	52.0	35.5	16.5	64	—	38	9
do 9.....	.851	30.134	29.234	.900	36.92	44.0	32.0	12.0	30	10	10	13
do 16.....	.578	.055	.120	.935	35.36	42.3	32.0	10.3	14	6	10	20
do 23.....	.642	.074	28.857	1.217	46.23	43.2	27.6	15.6	12	2	18	23
do 30.....	.935	.233	29.403	.830	34.49	45.0	28.5	16.5	8	2	—	7
Octobre 7.....	.678	.275	.017	1.258	39.95	50.0	32.0	18.0	22	2	4	2
Voyage.....	29.762	30.275	28.857	1.418	42.776	84.0	27.0	58.4	320	38	348	96

Année.....

N.B.—Les observations à la Factorerie de York proviennent d'un groupe d'années, 1873 à 1883.

13.04	5	35.08	12.33
13.04	7	27.46	24.81
11.82	4	23.25	70
6	2	32.04	32
12.62	0	12.66	61
11.96	4	15.63	96
12.82	0	12.83	169
12.87	8		169
11.96	8		
	4		
	17		
	10		
	8		
	8		
	3		
	0		
	0		
	4		
	2		
	6		
	7		
	13		
	12		
	10		
	14		
	14		
	17		
	21		



"E."  
OBSERVATIONS DE LA MARÉE AUX POSTES.  
Pour les fins ordinaires de la navigation.

Nature des observations.	Labrador—Côte N.E.		Détroit d'Hudson.				Baie d'Hudson—Entrée N.E.		Baie d'Hudson—Côte N.O.	
	Baie Nachvak.	Baie de Skynner.	Port Burwell.	Baie de Stupart.	Anse Ashe.	Port De Boncherville.	Port Laperrrière.	Ile deMarbre.	Port Churchill.	
	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	
Retard de la pleine mer sur le passage de la lune au méridien pendant les jours des sygies.....	7 08		9 25	8 11	8 32	9 30	9 26	4 10	7 06	
Retard moyen de la pleine mer pendant une lunaison.....	7 01		9 04	7 50	8 04	8 57	8 53	3 54	6 44	
Haussément et bassement moyens..	Pieds.		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	
do do grandes mers	3-69		14-24	18-04	22-00	9-47	6-18	9-00	11-70	
do do petites mers..	4-88		18-90	24-14	29-95	13-01	8-65	12-00	15-50	
	2-58		9-39	11-94	14-03	5-93	3-70	6-00	8-00	

N.B.—Ces observations n'ont pas été corrigées pour les changements barométriques.  
A. V. Anse Ashe et la Baie Stupart, qui sont situés vers le milieu du détroit d'Hudson, les observations furent prises, en avril et mai, lorsque le détroit était entièrement couvert de glace.—A toutes les autres stations, on les a prises après la débâcle.

N° 23 A  
Amazona.  
Mississippi  
Saint-Laur  
Niagara...  
Ganges...  
Nile...  
Ohio, à W...  
Thames...  
Rhône...  
Rhine...  
Ottawa, P...  
des Sept...  
m. en s...  
Témisca...  
Ottawa (G...  
Riv. des Fr...  
Bagnenay,  
du L. Sa...  
Débc. Petit...  
Débouché...  
charge...  
Saskatchew...  
Fort La C...  
Voir ra...  
la rivière C...

N° 23 A.—TABLEAU DES PRINCIPALES RIVIÈRES du monde, comparées avec le fleuve Saint-Laurent et les rivières Ottawa, etc.

Noms.	Etendue de drainage en milles. carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde.			Autorité.
			Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.	
Amazone.....	2,400,000	4,000	.....	.....	1,700,000	Encyclopædia Britannica
Mississippi.....	1,226,000	4,400	447,200	.....	1,270,000	C. Ellet, fils. Voir N° 25.
Saint-Laurent.....	565,000	2,800	.....	900,000	.....	A. J. Russell, écrivain. Voir N° 23 B
Niagara.....	237,300	.....	370,583	383,000	406,000	Rapp. de l'Etat de N.-Y.
Ganges.....	433,000	1,680	86,300	207,000	494,207	Sir O. Lyell.
Nile.....	520,200	2,240	23,100	220,000	.....	Encyclopædia Britannica
Ohio, à Wheeling.....	25,000	.....	1,400	.....	260,277	C. Ellet, fils.
Thames.....	5,000	215	1,330	.....	7,900	Encyclopædia Britannica
Rhône.....	38,000	560	7,000	31,000	204,000	D'Aubulson.
Elbe.....	88,000	700	13,400	33,700	164,000	do
Ottawa, pied du lac des Sept Lieues, 28 m. en aval du lac Témiscamingue.....	.....	.....	14,800	.....	25,100	Thos. Guerin, I.C., Rapport sur le L. Témiscamingue, etc., 12 février 1885, R T P., 1884-85.
Ottawa (Grenville)...	80,000	700	35,000	85,000	150,000	Explorat. de l'Ontarienais.
Riv. des Français.....	4,700	.....	9,600	.....	.....	do
Bagnenay, débouché du L. Saint-Jean.....	.....	.....	54,300	.....	155,300	Thos. Guerin, I.C., Rapport, 29 avril, 1886, sur l'abaissement du niv. de l'eau haute du L. St-J.
Débc. Petite Décharge.....	.....	.....	2,000	.....	5,700	do do do
Débouché Grande Décharge.....	.....	.....	52,300	.....	149,800	do do do
Saskatchewan, au Fort La Corne.....	.....	813	.....	.....	59,567	Prof. H. Y. Hind, 1858.

Voir rapport de T. O. Clarke, I.C., 2 janvier 1860, sur son exploration pour la canalisation de la rivière Ottawa et de la rivière des Français jusqu'au lac Huron.

décroit sans coup, qui sont situés vers le milieu du détroit d'Hudson, les observations furent prises, en avril et mai, lorsque le détroit était entièrement couvert de glace.—A toutes les autres stations, on les a prises après la débâcle.

## N° 23 B.—DÉBIT DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

ENTRE LE SAUT-SAINTE-MARIE ET QUÉBEC.

Localité.	Vélocité moyenne en pieds, par seconde	Débit en pieds cubes, par seconde.	Autorité.
Rivière Sainte-Marie.....	0·967	90,783	Scientific American, semaine échoe 12 déc. 1868.
Rivière Sainte-Olaire.....	3·514	233,726	do do
Détroit.....	3·000	236,000	do do
Rivière Niagara.....	2·258	242,494	do do
Ogdensburgh.....	0·954	310,942	do do
Montreal—courant Sainte-Marie.....	4·820	277,243	Eaux les plus basses, été de 1882.—T. Guerin, I. C.
	5·310	354,488	
Québec.....		421,733	Eaux les plus hautes, do do
		441,000	Memo. par Thos Guerin, I. C., 11 mars 1887.

N. B.—Suivant un plan dressé, pendant l'hiver de 1890, par feu T. W. Harrington, I. C., au bureau du canal Lachine à Montréal, les vélocités suivantes furent mesurées à l'île Moffatt, dans le havre de Montréal :—

Vélocité en été 7 milles par heure = 10 pieds par seconde.  
do en hiver,  $\frac{3}{4}$  do = 5 do

Pour détails relativement au débi à Montréal, voir l'annexe n° 10 du rapport des travaux publics 1882-83, contenant les rapports de l'ingénieur en chef et de Thos. Guerin, I. C., sur le projet de la "Compagnie du Pont du Saint-Laurent et des Manufactures," par T. F. Bateman, ingénieur de la compagnie, pages 119 à 150.—G. F. B.

## N° 24.—COMPARAISON des routes de l'Outaouais et du Saint-Laurent.

No.	Nom de la route.	Distances—Chicago à Montréal.				Ascension et descente par les écluses.		
		Lacs.	Rivière.	Canal.	Total.	En montant.	En descendant.	Total.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1	Canal Welland.....	1,145	132	71	1,348	.....	535	535
2	Toronto et Baie Georgienne.....	775	155	120	1,050	130	675	805
3	Rivière des Français et de l'Ottawa, suivant le projet de Walter Shanly.*.....	575	347	58	980	83	615	698

\* N. B.—Le coût probable des travaux à faire suivant le projet de Walter Shanly est de \$14,000,000, le coût de l'élargissement du canal Lachine et des autres canaux sur la route, y compris.

T. O. Clarke évalue le coût total, suivant son projet, à \$12,000,000, à part de l'élargissement du canal Lachine.

Voir annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, 1867-83.

RENT.

C.

utorité.

emaine échu le 12 déc. 1868.  
do  
do  
do  
do  
té de 1882.—T. Guerin, l. O.  
do do  
do do  
in, l. O., 11 mars 1887.  
rrington, l. O., au bureau  
Moffatt, dans le havre de

port des travaux publics  
l. O., sur le projet de la  
Bateman, ingénieur de la

aint-Laurent.

Ascension et descente  
par les écluses.

En montant	En descendant	Total.
Pieds.	Pieds.	Pieds.
.....	535	535
130	675	805
83	615	698

anly est de \$34,000,000,  
compris.  
t de l'élargissement de

DÉTAILS—RIVIÈRE MISSISSIPI.

N<sup>o</sup>. 25.—DISTANCES sur le parcours de la rivière, entre son embouchure sur le golfe du Mexique et sa source.

(Voir pages 92-93 du rapport des Etats-Unis sur le Mississipi.)

Localités.	Distances. Milles.
Golfe du Mexique.....	0
Tête des Passes ou bouches.....	17
Nouvelle-Orléans.....	105
Carrollton.....	121
Natchez.....	378
Osire (Embouchure de l'Ohio).....	1,097
Saint-Louis.....	1,270
Embouchure du Missouri.....	1,286
Saint-Paul (Minnesota).....	1,944
Chutes de Saint-Antoine.....	1,957
Source du Mississipi.....	2,616
Nouvelle-Orléans à Saint-Paul—Sur le parcours de la rivière.....	
do do En ligne droite.....	1,839
	1,043

LES

Le ni  
grés, s  
du Canada  
basés sur  
puisse, par  
dants à di  
niveaux d

OTTAWA

7a-

---

---

**PARTIE I.—Suite.**

**TABLEAUX Nos 26 A 31, INCLUSIVEMENT.**

INDIQUANT

**LES ÉLÉVATIONS DU SAINT-LAURENT,**

En divers endroits

Au-dessus du niveau moyen de la mer,

ET AUSSI

**LES NIVEAUX D'EAU. Etc.,**

EN CONNEXION AVEC

**LES INONDATIONS**

ENTRE

Laprairie, Montreal et Trois-Rivieres.

---

**OBSERVATION.**

Le nivellement géodésique de deux lignes le long du Saint-Laurent, est en progrès, sous la direction de R. Steckel, I.C., par ordre du ministère des travaux publics du Canada, afin de vérifier, d'amplifier et de modifier les tableaux suivants qui sont basés sur les meilleurs renseignements qui existent jusqu'à présent, afin que l'on puisse, par la suite, dresser des profils exacts du fleuve et de son estuaire, correspondants à diverses phases de l'onde marée fluviale, en connexion avec les variations des niveaux du fleuve, au-dessus du niveau moyen de la mer, etc., etc.

OTTAWA, 10 décembre 1887.

G. F. B.

---

---

## N° 26.—QUÉBEC A MONTRÉAL ALBANY ET NEW-YORK.

## HAUTEURS DU SAINT-LAURENT ET DE L'HUDSON.

(Voir les Tables n° 4 à 8 qui précèdent.)

	DÉSIGNATION.	HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.				
		Au-dessus du repère du havre de Montréal — Gouvernement Impérial.	Au-dessus du repère du chemin de fer du Nord. — Gouvernement provincial.	Au-dessus du busc de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer, l'île du Gouverneur, New York.	Au-dessus du niveau minimum de l'Eau observé à Trois-Rivières
1	Repère sur le pont du chemin de fer du Saint-Maurice, à 3 milles en amont du Saint-Laurent.....	135·14	90·00	54·14	65·45	50·45
2	Repère sur le pont du chemin de fer de Terrebonne.....	126·31	81·17	45·31	56·62	41·60
3	Niveau maximum du Saint-Laurent à Laprairie pendant l'inondation, en avril, 1858.....	124·75	79·61	43·75	55·06	40·00
4, 5, 6	Repère sur la rampe du mur de revêtement vis-à-vis le marché Bonsecours, sur le côté nord du havre de Montréal. Gouvernement Impérial:—					
4	D'après les ingén's du projet Shearer... do du gouv. fédéral...	119·63	74·49	39·63	49·94	34·94
5	do do du hav. de Montréal	119·31	74·47	38·61	49·92	34·91
6	do do	119·57	74·43	38·57	49·88	34·88
7	Sommet de l'écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans l'alignement du busc inférieur, en 1879.....	112·33	67·19	31·33	42·64	27·64
8	Sommet de l'angle S.-E du quai de la Cte. du Richelieu à Trois-Rivières, en 1881..	101·69	56·55	26·69	32·00	17·00
9	Niveau d'été, aqueduc de Montréal, T. O. Keefer, I. O.....	100·00	54·86	19·00	30·31	15·31
10	Eau basse. Havre de Montréal. Niveau adopté d'abord.....	98·00	52·86	17·00	28·31	13·31
11	Eau basse. Havre de Montréal. Niveau adopté ensuite.....	97·50	52·36	16·50	27·81	12·81
12	Niveau minimum observé à Montréal depuis septembre 1852 jusqu'au 6 octobre 1881.....	96·42	51·28	15·42	26·73	11·73
13	Niveau minimum observé à Trois-Rivières par R. Steckel, le 19 septembre 1881....	84·69	39·55	3·69	15·00	0·00
14	Sommet du busc d'aval de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le haut du havre de Montréal.....	81·00	35·86	0·00	11·31	— 3·69
15	Rivière Hudson. Basse marée à Albany.	73·96	28·82	Au-d'sous — 7·04	·4·27	— 10·73
16	Île du Gouverneur. Port de New-York; niveau moyen de la mer. Supposé.....	69·69	24·55	— 11·31	0·00	Au-d'sous — 15·00
17	Fleuve Saint-Laurent; niveau moyen de la mer dans l'estuaire, en bas de Québec. Supposé.....	69·69	24·55	— 11·31	0·00	— 15·00
18	Repère adopté par le chemin de fer du Nord ou Canadien du Pacifique à Québec	45·14	0·00	— 35·86	Au-d'sous — 24·55	— 39·55
19	Repère principal servant à l'Etat.....	0·00	Au-d'sous — 45·14	— 81·00	— 69·69	— 84·00

\* Voir Note c, au bas de la table n° 4 qui précède.

HAUTEURS

1 Inond  
2 Nivea  
3 Nivea  
4 Somm  
5 Eléva  
6 Eléva  
7 Inonda  
8 do  
9 do  
10 Voir p  
11 Eléva  
12 Inonda  
13 do  
14 les  
15 Maxim  
16 dan  
17 pes  
18 mo  
19 Havre  
188  
14 Havre  
15 bas  
16 Havre  
17 188  
18 Havre  
17 do  
17 do  
18 do  
18 do  
19 Niveau  
Stec

NEW-YORK.

DNDSON.

## N° 27.—INONDATIONS A MONTRÉAL ET A LAPRAIRIE, ETC.

HAUTEURS DU SAINT-LAURENT PENDANT LA DÉBAÛLE DES GLACES ET EN D'AUTRES SAISONS.

HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.

HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.			DÉSIGNATION.	HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.			
Au-dessus du niveau moyen de la mer, à l'île du Gouverneur, New York.	Au-dessus du niveau minimum de l'Est, observé à Trois-Rivières.	Au-dessus du niveau minimum de l'eau, observé à Trois-Rivières.		Au-dessus du repère, gouvernement impérial	Au-dessus du busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 au pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dessus du niveau minimum de l'eau, observé à Trois-Rivières.
4-14	65-45	50-45	1 Inondation en avril, 1869, à Laprairie. Voir rap. Tho. Guérin, I.C., 12 mars 1883, rap. T.P., 1882-83, page 132 de l'annexe				
5-31	56-62	41-62	1½ Niveau maximum. Inondation 18 avril 1886. Midi et à Laprairie, Guérin	125-72	44-72	56-03	41-03
3-75	55-08	40-08	1¾ Niveau maximum. Inondation, 18 avril 1886, 4½ p.m., Montréal, Guérin	127-67	46-67	57-98	42-98
			2 Niveau maximum. Inondation, avril 1858, Laprairie, page 838, rap. T.P., 1867-82	125-30	44-30	55-61	40-61
			3 Niveau maximum. Inondation, avril 1858, Montréal. Page 374, rap T.P., 1867	124-75	43-75	55-08	40-06
3-63	49-94	34-94	4 Sommet de la voie ferrée près du Pont Victoria, Pte St-Charles, coté au bureau de l'arpenteur de la ville de Montréal. Voir page 133, annexe n° 10, Rap. Trav. Pub., 1882-83	117-50	36-50	47-81	32-81
3-61	49-92	34-92	5 Élévation générale de la Pte St-Charles, qui s'égoutte par Montréal	122-55	41-55	52-86	37-86
3-57	49-88	34-88	6 Élévation de la rue St-Jean, vis-à-vis l'hôtel Poissant, à Laprairie. Voir page 144, annexe n° 10, rap. Trav. Pub., 1882-83	121 to 122	41-00	52-31	37-31
			7 Inondation, 15 avril 1869. Havre de Montréal	121 88	40-88	52-19	37-19
			8 do 22 do Griffittown inondé	109-79	28-79	40-10	25-10
			9 do 23 do Havre de Montréal	121-41	40-41	51-72	38-72
			10 Voir page 144, rapport Trav. Pub., 1882-83, annexe n° 10	115-25	34-25	45-58	30-58
			11 Élévation, Place Chaboulez, ville de Montréal				
			12 Inondation, janvier 1893, Montréal	120 00	39-00	50-31	35-31
			13 do 2 do 1893, Montréal, 110-22 d'après les calculs de T. Guérin, 21 décembre 1882	120-50	39-50	50-81	35-81
			14 Maximum des élévations de l'été et du printemps, dans le havre de Montréal, a varié de 111 à 117 pendant plusieurs années, ce qui donne une moyenne, pendant la débâcle, de	110-92	29-92	41-23	26-23
			15 Havre de Montréal, pied du canal Lachine, 6 juin 1882	114-00	33-00	44-31	39-31
			16 Havre de Montréal, Courant Ste-Marie, 2 milles en bas, 6 juin 1882	104-50	23-50	34-81	19-81
			17 Havre de Montréal, pied du canal Lachine, 14 sept. 1882	102-91	21-91	33-22	18-22
			18 Havre de Montréal, Courant Ste-Marie, 14 septembre 1882	99-00	18-00	29-31	14-31
			19 do pied du canal Lachine, 24 nov. 1882	97-83	16-83	28-14	13-14
			17½ do 30 novembre 1882	98-50	17-50	28-81	13-81
			18 do Courant Ste-Marie, 24 novembre 1882	98-00	17-00	28-31	13-31
			18½ do 30 novembre 1882	97-15	16-15	27-46	12-46
			19 Niveau minimum observé à Trois-Rivières, par R. Steckel, 19 septembre 1881	96-85	15-85	27-16	12-16
				84-69	3-69	16-00	0-00



N° 27.—INONDATIONS A MONTRÉAL ET A LAPRAIRIE, ETC.—*Fin.*  
 HAUTEURS DU SAINT-LAURENT, PENDANT LA DÉBACLE DES GLACES ET EN D'AUTRES SAISONS.—*Fin.*

DÉSIGNATION.	HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.			
	Au-dessus du repère, gouvernement Impérial.	Au-dessus du buse inférieur de l'ancienne écluse n° 1 du pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dessus du niveau minimum de l'eau observé Trois-Rivières
20 Sommet, buse d'aval, ancienne écluse n° 1, pied du canal Lachine, à la tête du havre de Montréal..	81.00	0.00	11.31	Au-dessus 80.00 -3.00
21 Ile du Gouverneur, New-York, niveau moyen de la mer. Supposé .....	69.69	-11.31	0.00	-15.00
22 Repère établi par le gouvernement impérial .....	0.00	-81.00	Au-dessus 69.69 -69.69	-84.00

ELEV

N. B.—  
par l'Etat,

1 Lac

2 Lac

3

4

5 Entré

6

7

8 Lac C

9 Lac S

10 Lac S

11 Fleuv

12 Fleuv

13 Fleuv

14 Fleuv

15 Fleuv

16 Fleuv

17 Rivière

18 Ile du

19 Fleuv

20 Repère

N° 28.—QUÉBEC AU LAC SUPÉRIEUR ET A NEW-YORK.

ÉLÉVATIONS APPROXIMATIVES DU SAINT-LAURENT, DU LAC CHAMPLAIN ET DE L'HUDSON.

N. B.—Le Saint-Laurent n'a pas été nivelé sur tout son parcours entre Montréal et le Lac Supérieur, par l'Etat, jusqu'à 1888, c'est pourquoi les élévations sont appelées approximatives.

PRAIRIE, ETC.—Fin.  
GLACES ET EN D'AUTRE

RESPECTIVES, EN PIEDS.

Au-dessus du buse inférieur de l'ancienne clôture n° 1 pied du canal machine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dessus du niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières
0'00	11'31	Au-dessus 3'6
Au-dessous 11'31	0'00	—15'0
—81'00	Au-dessous 69'69	—84'6

DÉSIGNATION.	HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.			
	Au-dessus du repère du gouvernement Impérial.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York.	Au-dessus de la basse mer à Albany.	Au-dessus du niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières.
1 Lac Supérieur, tête du canal au Saint-Sainte-Marie.	671.47	601.78	597.51	586.78
2 Lac Huron, pied du canal au Saint-Sainte-Marie; de 16 75 à 18'00=17 38 en moyenne	654.09	584.40	580.13	569.40
3 Lac Ontario, Port Colborne, tête du canal Welland.	645.86	576.17	571.90	561.17
4 Lac Ontario, Port Dalhousie, pied du canal Welland	319.11	249.42	245.15	234.42
5 Entre le lac Ontario et le canal Cornwall, il y a trois canaux avec une chute totale de 31 pieds: Galops, 15 à 15½; Rapide-Plat, 11½, Pointe-Farran 3½ à 4 pieds	274.69	205.00	200.73	190.00
6 Lac Saint-François, pied du canal Cornwall.	226.69	157.00	152.73	142.00
7 Lac Saint-François, tête du canal Beauharnois	225.19	155.50	151.23	140.50
8 Lac Champlain { Eau haute, Rapport J. B. Mills, 19 fév., 1848	170.19	100.50	96.23	85.50
{ Eau basse	166.98	97.27	93.00	82.27
9 Lac Saint-Louis, pied du canal Beauharnois.	142.69	73.00	68.73	58.00
10 Lac Saint-Louis, tête du canal Lachine.	141.19	71.50	67.23	56.50
11 Fleuve Saint-Laurent, pied du canal Lachine; tête du havre de Montréal; niveau minimum de l'eau observé, sept., 1852, à oct., 1881.	96.42	26.73	22.46	11.73
12 Fleuve Saint-Laurent, pied du courant Saint-Marie, 2 milles en aval de la tête du havre de Montréal.	94.69	25.00	20.73	10.00
13 Fleuve Saint-Laurent, grandissimes marées, Québec	90.69	21.00	16.73	6.00
14 Fleuve Saint-Laurent, grandissimes marées, Trois-Rivières	88.69	19.00	14.73	4.00
15 Fleuve Saint-Laurent, minime marée, Trois-Rivières observée par R. Steckel, 19 sept. 1881.	84.69	15.00	10.73	0.00
16 Fleuve Saint-Laurent, sommet du buse d'aval anc. écluse n° 1, pied du canal Lachine, Montréal.	81.00	11.31	7.04	Au-d'sous 3.69
17 Rivière Hudson, basse mer, Albany	73.98	4.27	0.00	—10.73
18 Ile du Gouverneur, niv. moyen de la mer, New-York.	69.69	0.00	Au-d'sous 4.27	—15.00
19 Fleuve Saint-Laurent, niveau moyen de la mer, dans l'estuaire, en bas de Québec. Supposé.	69.69	0.00	—4.27	—15.00
20 Repère servant de base principale à toutes les élév.	0.00	Au-d'sous 69.69	—73.98	—84.69

N° 29.— DÉBIT DU FLEUVE SAINT-LAURENT.  
 MESURÉ PAR THOMAS GUERIN, I.C., PAR ORDRE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX  
 PUBLICS, 1882.

Date du mesurage.	Saison et localité.	Au-dessus du repère du gouver- nement. Impérial.	Débit en pieds cubes par seconde.	Vélocité en pieds par seconde.	NIVEAU
<b>HAVRE DE MONTRÉAL.</b>					
<i>Pendant les plus hautes eaux, en été.</i>					
6 juin.....	Surface de l'eau, pied du canal Lachine.....	104'60			Laprairie, i
	Chenal nord, courant Ste-Marie, à la sect. des sondages	102'91	380,805	5'31	Montréal, p
	Chenal sud, Ile Sainte-Hélène, à la section des sondages	103'23	70,928	2'68	Longueuil,
	Débit total, pendant les plus hautes eaux, en été.....		431,733	à 5'5	Boucherville
<i>Pendant les plus basses eaux, en été.</i>					
30 novembre	Surface de l'eau, pied du canal Lachine.....	98'00			Farennes
	Chenal nord, courant Ste-Marie, à la sect. des sondages.	96'85	260,114	4'91	Verchères
	Chenal sud, Ile Sainte-Hélène, à la section des sondages.		17,129	0'91	Montreacour
	Débit total, pendant les plus basses eaux, en été.....		277,243	à 4'0	Isabel, eau st
6 juin — 30 novembre..	Débit moyen, en été 1882.....		354,488		Frais-Rivière

REMARQUES.—L'île Sainte-Hélène, à 8 milles environ en bas de Laprairie, sépare le fleuve en deux parties dont l'une est nommée le "courant Sainte-Marie," du côté du havre, et l'autre le "chenal sud," du côté opposé, les deux ayant une largeur totale d'environ  $\frac{2}{3}$  de mille.  
 Au village Laprairie, largeur du fleuve, pas moins de 4 milles.  
 Au village Longueuil, largeur du fleuve, un peu moins de 1 mille.  
 Voir rapports de H. F. Perley, ing. en chef, T.P., 19 mars 1883, et de Thos. Guerin, I.C., 12 mai 1883, dans l'annexe 10, rapport des travaux publics, 1882-83.—G. F. B.

877.....  
 878.....  
 879.....  
 880.....  
 881.....  
 882.....  
 883.....  
 884.....  
 885.....  
 886.....  
 887.....



## No. 31½—HAVRE DE MONTRÉAL.

NOTES EMPRUNTÉES AUX RAPPORTS DU MAÎTRE DU HAVRE TOUCHANT LA GLACE L'OUVERTURE ET LA FERMETURE DE LA NAVIGATION DEPUIS 1864 JUSQU'À 1888.

- 1864—La glace, dans le havre, commença à se rompre et se mettre en mouvement le 7 avril; le 13, le fleuve était libre; clôture de la navigation le 11 décembre.
- 1865—Le 1er janvier l'eau monta peu à peu; le 14, la glace se mit en mouvement et elle s'arrêta le 15.
- 1866—Ouverture de la navigation le 19 avril; le 5 janvier le fleuve était couvert de glaces flottantes, et le 6 la glace s'arrêta.
- 1867—Le 1er janvier la glace était au niveau des quais et prenait rapidement; le 9 elle était prise. Le premier refoulement de la glace eut lieu le 14 avril, et le 22 le havre était libre.
- 1868—L'hiver fut extraordinairement froid; le fleuve prit de bonne heure; des attelages doubles traversèrent le 16 décembre 1867. Le 19 mars 1868, un refoulement; le 4 avril, grand refoulement vis-à-vis la ville; la glace continua de marcher le 14 et le 15, et le 17, le havre était libre.
- 1869—Le fleuve prit de bonne heure; le premier attelage traversa à Saint-Lambert le 28 décembre. Au commencement de 1869 on considérait la glace prise pour l'hiver. Le 13 avril, refoulement; le 18, nouveau refoulement; le 19 refoulement qui amène l'inondation du Griffintown et se continue jusqu'au 22, date à laquelle la débâcle eut lieu. Le 25, le havre était libre.
- 1870—Le 1er janvier, le chenal vis-à-vis de la ville est libre; le 3, les piétons traversent; le 9, refoulement de la glace. Personne ne traverse jusqu'au 13; le 15 des attelages traversent; le 17, dégel qui dure quelque temps. Le 31 mars la glace n'est pas sûre vis-à-vis de la ville. Le 9 avril eut lieu le premier refoulement; le 10 et le 11, refoulement. Le 17, le havre était libre.
- 1871—Le fleuve prend le 4 janvier; le 6, le temps s'adoucit; refoulement de la glace le 11, des attelages traversent; le 15 mars, léger refoulement; le 17, nouveau refoulement. On traverse pour la dernière fois le 31. Le 3 avril, le mouvement de la glace continue; le 10, le havre est libre.
- 1872—Le fleuve était pris et des attelages traversaient le 1er janvier. Le 18 avril premier refoulement de la glace; le 23, le havre est libre, et le 1er mai de bâtiment arrivent.
- 1873—Le 1er janvier, la glace était prise et ferme; les attelages traversaient. Le 1 avril, refoulement de la glace, qui se continue tous les jours jusqu'au 21, date de la débâcle. Le bateau à vapeur *William* arrive de Sorel le 25.
- 1874—Le 17 janvier, le fleuve était pris; le 21 des attelages traversaient; le 23, le havre est libre; le 25 un certain nombre de petites embarcations arrivent. Le pont de glace, au Cap-Rouge, a tenu bon jusqu'au 9 mai.
- 1875—Le 1er janvier, le fleuve, vis-à-vis de la ville, était couvert de glaces flottantes; des attelages ont traversé en aval d'Hochélagu le dernier jour de l'année 1874. Le 4 janvier 1875, la glace prend. L'hiver a été le plus froid qu'on ait eu depuis des années. Premier refoulement de la glace le 24 avril le 29, le havre est libre; le 1er mai on plante le mai sur la glace vis-à-vis Longueuil; le 3, il arrive des bateaux de Boucherville; le 7, le pont de glace au Cap-Rouge, cède. Le 5 décembre, la glace s'arrête; le 21 des attelages traversent à la ville.
- 1876—La glace était prise et ferme dès le 1er de janvier; elle devint dangereuse le 12 avril. Le 16, premier refoulement qui se renouvelle tous les jours jusqu'au 26. Le 27, plusieurs bâtiments arrivent de Boucherville. Le 19 décembre, la glace était bonne et les gens traversaient à pied. Le 23, elle traversait en voiture.

1877—Gl

1878—Le

1879—Le

1880—Bea

1881—L'an

1882—Nav

1883—Nav

1884—Nav

1885—Nav

1886—Nav

1887—Nav

MONTRÉAL,

- TOUCHANT LA GLACE  
1864 JUSQU'À 1888.
- 1877—Glace prise dès le commencement de l'année. Beau temps doux en avril; le 5, la glace commence à se gâter; le 8, premier refoulement de la glace qui commence à descendre; le 14, le chenal est libre jusqu'à Hochelaga; le 17, le remorqueur *Francis* arrive de Boucherville. Le temps a été doux cet automne; la navigation était encore ouverte le 31 décembre.
- 1878—Le 1er janvier, le bateau-passeur de Longueuil fait encore le service; dans l'après-midi, il quitte le havre pour Boucherville avec un parti d'excursionnistes. Le 17, les gens traversent à pied sur la glace; le 24, on traverse en voiture sans danger. La journée du 7 janvier fut la plus froide de l'hiver; à 8 a.m., 15° au-dessous de zéro. Des chemins furent pratiqués le 1er février; le 18 on en fit un pour aller à Laprairie, et le dernier du mois, ces chemins étaient regardés comme dangereux. Le 1er mars, le thermomètre descend; le 2, des voitures traversent de nouveau à St-Lambert et à Laprairie. On cesse de traverser le 12, et le 16, on aperçoit l'eau pour la première fois. Le 18, premier refoulement de la glace; le 22, le chenal est libre jusqu'à la Pointe-aux-Trembles; le 29, le bateau à vapeur *Montarville* entre dans le havre, mais il est forcé de s'en retourner à Boucherville. Le 30, le remorqueur *St. Francis* arrive dans le havre. Le 31 décembre, le fleuve était couvert de glaces flottantes.
- 1879—Le premier janvier le temps était beau; dans l'après-midi l'équipage d'un bateau descendit sans danger les rapides de Laehine. Le 25, le fleuve était couvert de glaces; le 26, des équipages traversent à Longueuil; le 1er février on fait un chemin à partir de Saint-Lambert; le 13, on en fait un à partir de Laprairie. Le 12 avril, premier refoulement de la glace. Après le 15, la glace continue à descendre tous les jours, et le 18 les morceaux sont si serrés les uns contre les autres que les gens traversent à pied. Le 23, le vapeur *Saint-Lambert* arrive de Bouenerville. Très-froid le 22 décembre; 22° au-dessous de zéro. Le 25, le fleuve se couvre de glace; le 27 on traverse à pied, et les attelages traversent à Longueuil.
- 1880—Beau temps le 1er janvier, 4° au-dessous de zéro à 8 a.m. Le fleuve vis-à-vis de la ville est couvert de glace; des attelages traversent en aval de Longueuil. Le 2, on traverse à pied à Saint-Lambert. Le 13, on commence à poser sur la glace, entre Hochelaga et Longueuil, une voie de chemin de fer qui est achevée le 30; le lendemain, cette voie était ouverte. Le 1er avril la glace commence à se gâter et l'on se met en frais d'enlever la voie en question. Le 5 avril premier refoulement de la glace; le 6, nouveau refoulement; le 7, grand refoulement sur l'île Mouton, où la glace s'amoncelle jusqu'à une hauteur de 44 pieds, l'eau était alors dans le havre à 17 pieds au-dessus du niveau d'été. Le 13, une grande quantité de glace quitte le havre; le 17, des embarcations arrivent de Boucherville; le 29 avril le pont de glace, au Cap Rouge, cède. Le 3 décembre, le fleuve se couvre de glaces, et le bateau-passeur de Longueuil part pour son hivernage; le 29, on commence des chemins sur la glace pour aller à Saint-Lambert.
- 1881—L'année débute par du beau temps. Le 5, des convois de chemins de fer commencent à traverser à Longueuil. Le 8 avril commence la débâcle, et le 13, le chenal est libre vis-à-vis la ville. Le 19, le remorqueur *C. W. Francis* entre dans le havre; c'est le premier arrivage de la saison. Le 27, le bâtiment à vapeur *Peruvian* arrive de Sorel. Décembre 31, beau temps. La navigation est encore ouverte comme l'année expire; le *Longueuil* fait ses voyages réguliers.
- 1882—Navigation ouverte le 11 avril, et fermée le 9 décembre.
- 1883—Navigation ouverte le 27 avril, et fermée le 16 décembre.
- 1884—Navigation ouverte le 22 avril, et fermée le 18 décembre.
- 1885—Navigation ouverte le 5 mai, et fermée le 7 décembre.
- 1886—Navigation ouverte le 24 avril, et fermée le 4 décembre.
- 1887—Navigation ouverte le 1er mai, et fermée le 23 décembre.

(Signé)

THOMAS HOWARD,

Maître du havre.

MONTREAL, 10 janvier 1888.

N° 32.—DATES de la débâcle de la glace et de son passage au Courant Sainte-Marie en bas de Montréal, depuis 1823.

1824.....	10 avril.	1836.....	28 avril.
1826.....	18 mars.	1837.....	16 do
1827.....	11 avril.	1838.....	16 do
1828.....	4 do	1839.....	7 do
1829.....	29 mars.	1840.....	7 do
1830.....	11 avril.	1841.....	4 do
1831.....	3 avril.	1842.....	19 do
1832.....	3 avril.	1843.....	31 mars.
1833.....	19 do	1844.....	26 avril.
1834.....	4 do	1845.....	10 do
1835.....	29 mars.	1846.....	3 do
	3 avril.	1847.....	4 do
			29 do

N° 33.—NOTES au sujet de l'ouverture et de la clôture de la navigation, en haut de Montréal, au quai des Cascades, au canal Beauharnois, etc., par W. Watters, etc., des Cédres, pendant les années 1842 à 1853.

Dates.	Nom du vapeur et de la localité.	Dates.	Nom du vapeur et de la localité.
14 avril 1842.....	Vapeur Chieftain, 1er voyage aux Cascades.	15 avril 1848.....	British Queen, au quai des Cascades.
26 do 1843.....	do do	16 do 1848.....	British Queen, passe dans le canal Beauharnois.
28 do 1843.....	Vapeur Highlander, fait son voyage d'essai.	11 nov. 1848....	Canal Beauharnois est gelé.
16 do 1844.....	Vapeur Highlander, voyage à Cornwall.	11 avril 1849....	Le 1er vapeur saute les rapides des Cédres
20 do 1844.....	Vapeur Chieftain, 1er voyage aux Cascades.	20 do 1849....	La malle monte par le canal Beauharnois.
1 do 1844.....	Un vapeur saute les rapides des Cédres.	21 do 1850....	Vap. Lily saute les rapides des Cédres.
12 do 1845.....	Vapeur Chieftain, voyage à l'île des Cascades.	26 do 1850....	Vap. Dewitt arrive au quai des Cascades.
25 do 1845.....	Vapeur Chieftain, voyage au quai des Cascades.	30 do 1850....	Premier vapeur passe par le canal Beauharnois.
25 do 1845.....	Le premier train de bois saute les rapides.	17 ou 15 av. 1851	Vap. Dewitt arrive au quai des Cascades.
25 nov. 1845.....	Vapeur Chieftain, en hivernage dans le canal Beauharnois.	24 avril 1851....	Premier vapeur passe par le canal Beauharnois.
9 déc. 1845.....	Vap. Highlander, en hivernage dans le canal Cornwall.	1er déc. 1851....	Premier vapeur et 4 barges sautent les rapides des Cédres.
13 ou 15 av. 1846.	1er vapeur arrive aux Cascades.	1er mai 1852....	Premier vapeur saute les rapides des Cédres.
29 avril 1846....	Vap. Highlander, 1er voyage au canal Cornwall.	5 do 1852....	Première malle par le canal Beauharnois.
6 mai 1846.....	Vap. Gildersleeve, passe par le canal Beauharnois.	30 avril 1853....	Vap. New Era, 1ère malle par le canal Beauharnois.
20 avril 1847.....	1er vapeur arrive aux Cascades.	28 do 1853....	Vapeur arrive aux Cascades. Vapeurs discontinués après 1853.
4 mai 1847.....	Un vapeur se rend à Kingston par le canal Cornwall.		Le trafic passe par le canal Beauharnois, qui a été complété l'automne de 1845, excepté les barrages qui furent achevés en 1850.
6 do 1847.....	Vap. Gildersleeve, 1er voyage au canal Beauharnois.		
10 avril 1848.....	British Queen, 1er voyage à l'île des Cascades.		
11 avril 1848.....	British Queen, au moulin Harwood, Cascades.		

N° 34.—  
N.B.—L  
N° 35.—T  
An-  
Ouve-  
1814  
28 avr  
1815  
28 do  
1816  
23 do  
1817  
6 mai  
1818  
27 do  
1819  
30 do  
1820  
24 do  
1821  
3 mai  
1822  
29 avri  
1823  
25 do  
1824  
20 do  
1825  
19 do  
1826  
22 do  
1827  
14 do  
1828  
12 do  
1829  
18 do  
1830  
17 do  
1831  
21 do  
1832  
29 do  
1833  
19 do  
1834  
18 do  
1835  
4 mai  
1836  
10 do  
1837  
2 do  
1838  
1 do  
1839  
23 avri  
1840  
21 do  
1841  
4 mai  
1842  
26 avri  
1843  
6 mai  
1844  
23 avri  
1845  
23 do  
1846  
14 do  
1847  
11 mai

34.—OUVERTURE DE LA NAVIGATION au quai des Cascades et au pied du canal de Beauharnois, 1846 à 1853.

	Quai des cascades.	Pied du Canal Beauharnois.
28 avril.		
15 do		
7 do		
7 do		
4 do		
19 do	3 avril 1846.	18 avril 1846.
31 mars.	0 do 1847.	5 mai 1847.
25 avril.		
10 do	0 do 1848.	12 avril 1848.
3 do		
4 do	1 do 1849.	19 do 1849.
29 do		
	4 do 1850.	26 do 1850.
	5 do 1851.	25 do 1851.
	0 do 1852.	2 mai 1852.
	8 do 1853.	29 avril 1853.

N.B.—La ligne régulière des vapeurs a cessé d'aller aux Cascades après 1853.

N° 35.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1888.

du vapeur et de la localité

An- nées.	QUÉBEC.		MONTRÉAL.		KINGSTON.		TORONTO.	
	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.
1814	28 avril	7 déc.						
1815	28 do	5 do						
1816	23 do	29 nov.						
1817	6 mai	5 déc.						
1818	27 avril	1 do						
1819	30 do	7 do						
1820	24 do	1 do						
1821	3 mai							
1822	29 avril	3 déc.						
1823	25 do							
1824	20 do	11 déc.						
1825	19 do							
1826	22 do	21 déc.						
1827	14 do							
1828	12 do							
1829	18 do							
1830	7 do	4 déc.						
1831	31 do	30 nov.					19 déc.	
1832	29 do	30 do			27 avril		4 do	
1833	19 do	25 do			7 do		1er jan. '34	
1834	18 do	9 déc.			19 mars		22 déc.	
1835	4 mai	1 do			6 avril		31 do	
1836	10 do	1 do			23 do		26 do	
1837	2 do	12 do			11 do		18 jan. '38	
1838	1 do	26 nov.			6 do		18 déc.	
1839	23 avril	19 déc.			8 do		26 do	
1840	21 do	2 do			19 mars		23 do	
1841	4 mai	14 do			23 avril		31 do	
1842	26 avril	2 do			24 mars		31 do	
1843	5 mai	1 do			25 avril		3 jan. '44	
1844	23 avril	29 nov.			9 mars		12 do '45	
1845	23 do	2 déc.			2 avril		9 do '46	
1846	14 do	9 do			31 mars			
1847	11 mai	3 do			11 avril		6 jan. '48	



N° 35.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1888.—Fin.

Années.	QUÉBEC.		MONTRÉAL.		KINGSTON.		TORONTO.	
	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.
1848	18 avril	5 déc.			3 avril	30 déc.		
1849	24 do	7 do			3 do	31 do		
1850	26 do	10 do			5 do	28 do		
1851	22 do	5 do			2 do	21 do		
1852	30 do	19 do			19 do	14 jan. '53		
1853	26 do	3 do			4 do	5 do '54		
1854	5 mai	5 do	25 avril	6 déc.	10 do	13 do '55		
1855	8 do	27 nov.	28 do	12 do	17 do	1 do '56	2 avril	19 déc.
1856	22 avril	2 déc.	24 do	3 do	8 do	31 déc.	17 do	23 do
1857	28 do	4 do	18 do	13 do	2 do	2 fév. '58	27 fév.	30 do
1858	16 do	3 do	9 do	12 do	26 do	8 jan. '59	4 mars	21 do
1859	26 do	29 nov.	4 do	11 do	15 do	25 déc.	7 fév.	30 do
1860	20 do	8 déc.	10 do	7 do	12 do	10 jan. '61	10 jan.	31 do
1861	11 do	17 do	24 do	22 do	8 do	4 do '62	2 do	31 do
1862	11 do	5 do	23 do	7 do	14 do	17 do '63	2 do	30 do
1863	1er mai	4 do	35 do	12 do	16 do	1 do '64	7 do	21 do
1864	19 avril	13 do	13 do	11 do	5 do	4 do '65	3 fév.	29 do
1865	18 do	9 do	10 do	16 do	23 mars	5 do '66	25 mars	30 do
1866	27 do	15 do	19 do	15 do	11 avril	5 do '67	28 mars	9 do
1867	17 do	29 nov.	22 do	6 do	8 do	18 déc.	6 avril	12 do
1868	23 do	28 do	17 do	9 do	31 mars	24 do	28 mars	9 do
1869	27 do	27 do	25 do	6 do	17 avril	8 jan. '70	6 avril	12 do
1870	16 do	2 déc.	18 do	18 do	13 do	31 déc.	1 do	3 do
1871	22 do	27 nov.	8 do	1 do	16 mars	25 do	11 mars	30 nov.
1872	30 do	36 do	1er mai	8 do	23 avril	21 do	12 avril	10 déc.
1873	23 do	22 do	23 avril	26 nov.	24 do	14 jan. '74	14 do	26 nov.
1874	28 do	25 do	25 do	13 déc.	28 mars	5 do '75	16 mars	20 déc.
1875	29 do	23 do	25 do	39 nov.	19 avril	23 déc.	16 avril	30 nov.
1876	8 mai	24 do	27 avril	10 déc.	18 do	20 do	11 do	9 do
1877	25 avril	26 do	17 do	2 jan. '78	9 do	8 jan. '78	25 mars	19 do
1878	20 do	25 do	30 mars	23 déc.	11 mars	2 do '79	9 do	16 do
1879	29 do	28 do	34 avril	19 do	21 avril	28 déc.	25 do	24 do
1880	30 do	27 do	17 do	3 do	23 mars	2 do	19 fév.	24 do
1881	1er mai	24 do	21 do	2 jan. '82	12 avril	12 jan. '82	16 avril	8 do
1882	5 mai	25 do	11 do	9 déc.	7 mars	4 do '83	27 fév.	19 do
1883	2 do	34 do	26 do	16 do	19 avril	31 déc.	15 avril	9 do
1884	30 avril	12 déc.	22 do	18 do	19 do	31 do	30 mars	19 do
1885	29 do	21 nov.	6 mai	7 do	28 do	8 jan. '86	25 avril	8 jan.
1886	9 do	24 do	24 avril	4 do	9 do	30 aéc.	20 mars	4 déc.
1887	30 do	28 do	1er mai	22 do	19 do	30 do	12 avril	24 do

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation aux autres ports et sur les canaux Canada, et le tirant d'eau, sont indiqués dans le rapport général des travaux publics 1837-84 pp 90 935, et dans les rapports annuels subséquents des travaux publics et des chemins de fer et canaux jusqu'à 1888.

Le ta  
de New-Y  
rivière H  
depuis le  
fermeture  
1838.  
Ri  
Années  
Ouvert  
1874 3 mars  
1875 6 do  
1876 25 févri  
1877 20 mars  
1878 8 févri  
1879 1er avri  
1880 15 mars  
1881 15 do  
1882 25 do  
1883 21 do  
1884 29 févri  
1885 25 mars  
1886 4 avril  
1887 27 mars  
1888 19 do  
1889 25 do  
1890 15 févri  
1891 24 mars  
1892 4 févri  
1893 13 avril  
1894 18 mars  
1895 24 févri  
1896 18 mars  
1897 7 avril  
1898 23 mars  
1899 19 do  
1900 10 do  
1901 25 févri  
1902 28 mars  
1903 23 do  
1904 17 do  
1905 27 do  
1906 11 avri  
1907 27 févri  
1908 20 mars  
1909 13 do  
1910 6 do  
1911 5 do  
1912 4 avri  
1913 3 do  
1914 11 mars  
1915 22 do  
1916 20 do  
1917 26 do  
1918 24 do  
1919 5 avri  
1920 31 mars  
1921 12 do  
1922 7 avri  
1923 16 do  
1924 19 mars

la clôture de la navigati  
à 1888.—Fin.

N° 36.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ÉRIÉ.

Le tableau suivant, emprunté au rapport des commissaires des canaux de l'Etat de New-York, indique la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Hudson, depuis le 3 mars 1824 jusqu'en 1888; l'ouverture du canal Champlain, depuis le 1er mai 1867 jusqu'en 1882; ainsi que les dates de l'ouverture et de la fermeture du lac Érié de 1824 à 1888, et l'ouverture du lac Érié, depuis 1827 jusqu'en 1888.

Année.	RIVIÈRE HUDSON.		Nombre de jours ouverts.	CANAL CHAMPLAIN.		CANAL ÉRIÉ.			LAC ÉRIÉ.
	Ouverture.	Clôture.		Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouverts.	Ouverture.
1824	3 mars	5 janvier	309						
1825	6 do	13 décembre	283			30 avril	4 décembre	219	
1826	25 février	13 do	302			12 do	5 do	238	
1827	20 mars	25 novembre	351			20 do	18 do	243	
1828	8 février	23 décembre	320			22 do	18 do	241	21 avril ...1837
1829	1er avril	14 janvier	286			27 mars	20 do	269	26 do ...1818
1830	15 mars	25 décembre	283			2 mai	17 do	230	10 mai ...1820
1831	15 do	6 do	262			20 avril	17 do	242	5 do ...1830
1832	25 do	21 do	289			16 do	1 do	230	8 do ...1831
1833	21 do	13 do	277			25 do	21 do	241	27 avril ...1832
1834	29 février	15 do	291			19 do	12 do	238	28 do ...1833
1835	25 mars	30 novembre	298			17 do	12 do	240	6 do ...1834
1836	4 avril	7 décembre	244			15 do	30 novembre	230	8 mai ...1835
1837	27 mars	14 do	261			25 do	28 do	216	27 avril ...1836
1838	19 do	25 novembre	257			20 do	9 décembre	234	16 mai ...1837
1839	25 do	18 décembre	286			12 do	25 novembre	236	1er mars ...1838
1840	4 février	19 do	285			20 do	16 décembre	241	11 avril ...1839
1841	24 mars	18 do	285			7 do	2 do	228	27 do ...1840
1842	4 février	28 novembre	308			21 do	30 novembre	221	14 do ...1841
1843	13 avril	10 décembre	242			20 do	28 do	222	7 mars ...1842
1844	18 mars	17 do	278			1er mai	30 do	214	6 mai ...1843
1845	24 février	3 do	283			18 avril	26 do	232	14 mars ...1844
1846	18 mars	14 do	276			15 do	29 do	228	3 avril ...1845
1847	7 avril	25 do	283			18 do	25 do	234	11 do ...1846
1848	22 mars	27 do	283			1er mai	30 do	214	23 do ...1847
1849	19 do	26 do	292			er do	9 décembre	233	9 do ...1848
1850	10 do	17 do	286			1er do	16 do	219	25 mars ...1849
1851	25 février	14 do	282			22 avril	11 do	234	25 do ...1850
1852	28 mars	23 do	293			15 do	5 do	235	2 avril ...1851
1853	23 do	21 do	270			20 do	18 do	239	20 do ...1852
1854	17 do	8 do	274			20 do	20 do	245	14 do ...1853
1855	27 do	20 do	266			1er mai	3 do	217	29 do ...1854
1856	11 avril	14 do	268			1er do	10 do	224	21 do ...1855
1857	27 février	27 do	248			5 do	4 do	214	2 mai ...1856
1858	20 mars	17 do	303			6 do	15 do	223	27 avril ...1857
1859	13 do	10 do	273			28 avril	8 do	225	15 do ...1858
1860	6 do	14 do	273			15 do	12 do	242	7 do ...1859
1861	5 do	23 do	253			25 do	12 do	233	17 do ...1860
1862	4 avril	19 do	294			1er mai	10 do	224	13 do ...1861
1863	3 do	11 do	259			1er do	10 do	224	15 do ...1862
1864	11 mars	12 do	282			1er do	9 do	223	3 do ...1863
1865	22 do	18 do	270			30 avril	8 do	223	13 do ...1864
1866	20 do	15 do	270			1er mai	12 do	228	26 do ...1865
1867	26 do	8 do	257	1er mai		1er do	12 do	226	29 do ...1866
1868	24 do	5 do	252	6 do	20 do	6 do	20 do	229	21 do ...1867
1869	5 avril	9 do	249	4 do	7 do	4 do	7 do	217	19 do ...1868
1870	31 mars	17 do	261	8 do	10 do	8 do	10 do	218	1er mai ...1869
1871	12 do	29 novembre	262	10 do	8 do	10 do	8 do	213	16 avril ...1870
1872	7 avril	9 décembre	262	24 avril		24 avril	1 do	220	1er do ...1871
1873	18 do	22 novembre	247	13 mai		13 mai	1 do	202	6 mai ...1872
1874	19 mars	12 décembre	269	21 15 do		15 do	5 do	205	29 avril ...1873
				5 do		5 do	5 do	215	18 do ...1874

En général le même que le canal Érié.

En général le même que le canal Érié.

ports et sur les canaux  
aux publics 1837-84 pp 90  
chemins de fer et canaux

## N° 36.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ÉRIÉ.—Fin.

Années.	RIVIÈRE HUDSON.			CANAL CHAMPLAIN.		CANAL ÉRIÉ.			LAC ÉRIÉ
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	
1875	13 avril .....	29 novemb...	229	18 mai. ....		18 mai.....	30 novemb...	197	12 mai.....
1876	1er do .....	2 décemb...	245	4 do .....		4 do .....	1er décemb...	211	4 do .....
1877	30 mars. ....	31 do ...	277	8 do .....		8 do .....	7 do ...	214	17 avril ...
1878	14 do .....	20 do ...	281	15 avril. ....		15 avril.....	7 do ...	237	24 mars ...
1879	4 avril.....	20 do ...	281	8 mai. ....		8 mai.....	6 do ...	214	21 avril ...
1880	5 mars.....	25 novemb...	268	16 avril.....		20 avril.....	8 do ...	214	21 mars ...
1881	21 do .....	2 janv. '82.	288	12 mai.....		17 mai.....	31 novemb...	218	14 mars ...
1882	8 do .....	5 décemb...	273	11 avril. ....		11 avril.....	8 décemb...	208	1er mai.....
1883	29 do .....	15 do ...	261			7 mai.....	7 do ...	241	28 mars ...
1884	25 do .....	19 do ...	269			6 do .....	1er do ...	208	4 mai.....
1885	7 avril.....	13 do ...	250			11 do .....	1er do ...	209	25 avril ...
1886	30 mars.....	3 do ...	248			1 do .....	1er do ...	205	2 mai.....
1887	9 avril.....	20 do ...	255			12 do .....	1er do ...	214	28 avril ...
				En général le même que le canal Érié.				204	17 do .....
				En général le même que le canal Érié.					

Voir rapport annuel de 1887 du surintendant des travaux publics, Etat de New-York, sigéé Jan Shanahan, à Albany.

TA

Prin

CANAL ÉRIÉ—Fin.

Mois.	Nombre de jours ouvert.	LAC ÉRIÉ
Novemb...	197	12 mai ...
Décemb...	211	4 do ...
do ...	214	17 avril ...
do ...	237	24 mars ...
do ...	214	21 avril ...
Novemb...	216	14 mars ...
Décemb...	208	1er mai ...
do ...	241	26 mars ...
do ...	208	4 mai ...
do ...	209	25 avril ...
do ...	205	2 mai ...
do ...	214	26 avril ...
do ...	204	17 do ...

de New-York, signé Jan

---

## PARTIE II.

---

### TABLES DES DISTANCES, ETC. ETC.

---

## ROUTES DE L'Océan

ENTRE LES

Principaux Ports du Canada et des Etats-Unis dans  
L'Amérique du Nord,

ET CEUX DES

## PAYS ÉTRANGERS.

---

N° 1.—D

2.—De

6.—Di

7.—De

8.—Li

9.—Le

10.—Le

11.—Le

12.—Tal

13.—Gr

14.—Dés

7a—

---

**PARTIE II.**

---

**INDEX.**

- N<sup>o</sup> 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.
- 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.
- 6.—Distances jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Portland, État du Maine, et Québec.
- 7.—Des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, à Liverpool, au Havre, à la Havane et à Rio-Janciro.
- 8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.
- 9.—Les principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Couchant, ou à l'Amérique du Nord, aux Antilles, à l'Amérique du Sud, à l'Asie, etc.
- 10.—Les principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers de l'Angleterre au Levant ou à l'Inde, la Chine, le Japon et l'Australie, par la voie trans-continentale.
- 11.—Les principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant, par le Cap de Bonne-Espérance.
- 12.—Tableau des latitudes et des longitudes des principaux ports canadiens.
- 13.—Grand cercle ou distances en ligne directe des principaux ports de l'Amérique du Nord et de Terre-neuve à l'Angleterre et au Japon.
- 14.—Définition du mille géographique ou marin et du mille statutaire ou terrestre.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Québec.....	Saguenay.....	Fleuve Saint-Laurent.....	106	11
Saguenay.....	Pointe-au-Père.....	do.....	53	6
Pointe-au-Père.....	Phare, extrém. ouest d'Anticosti.	do.....	176	20
Extr. ouest d'Anticosti.	Cap Whittle, côte du Labrador.	Golfe Saint-Laurent.....	175	26
Cap Whittle.....	Phare de Belle-Ile, entrée est du détroit.....	do.....	209	24
Belle-Ile.....	Malin-Head, nord de l'Irlande.....	Océan Atlantique.....	1,750	2,01
Malin-Head.....	Liverpool.....	do et mer d'Irlande.	182	21
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,661	3,08

N° 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statistiques.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec.....	1,355	1,55
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.....	2,661	3,08
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	4,016	4,63
La route du détroit de Belle-Ile comparée à celle du Cap Race est plus courte de.....	158	18

N.B.—Le détroit de Belle-Ile a 80 milles de longueur et 14 milles de largeur en moyenne.

N° 3.

Québec...  
Saguenay...  
Pointe-au-  
Père...  
Métis...  
Cap Ste-A...  
Cap de-la...  
Pointe de...  
Cap des R...  
Cap St-Pi...  
Cap Race...  
Malin-Hea...

Total de p...  
l'Irlande

N° 4.—D

De la tête...  
De Québec

Total de p...  
Head, n

N.B.—La r...  
longue

N° 5.—I

De Port-Art...  
De Québec à

Total de p...  
Head, n

N.B.—La r...  
longue d

7a-

et Malin-Head, nord

## N° 3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

Navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
Québec.....	106	111	Québec.....	Saguenay.....	Fleuve Saint-Laurent.....			
Saguenay.....	53	57	Saguenay.....	Pointe-au-Père.....	do.....	106	122	
Pointe-au-Père.....	176	189	Pointe-au-Père.....	Pointe-Métis.....	do.....	53	61	
Métis.....	175	188	Métis.....	Cap Ste-Anne-des-Monts.....	do.....	22	25	
Cap Ste-Anne-des-Monts.....	209	224	Cap Ste-Anne-des-Monts.....	Cap de-la-Madeleine.....	do.....	71	82	
Cap de-la-Madeleine.....	1,750	2,011	Cap de-la-Madeleine.....	Pointe de la Reconommée.....	do.....	46	53	
Pointe de la Reconommée.....	192	211	Pointe de la Reconommée.....	Cap des Rosiers.....	do.....	29	33	
Cap des Rosiers.....	2,861	3,068	Cap des Rosiers.....	Cap St-Pierre-de-Miquelon.....	do.....	25	29	
Cap St-Pierre-de-Miquelon.....			Cap St-Pierre-de-Miquelon.....	Cap Race.....	Golfe Saint-Laurent.....	343	394	
Cap Race.....			Cap Race.....	Malin-Head.....	Océan Atlantique.....	132	152	
Malin-Head.....			Malin-Head.....	Liverpool.....	do.....	1,800	2,070	
					do et mer d'Irlan.....	192	221	
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.....							2,819	3,242

## N° 4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur, Fond-du-Lac, à Québec.....		
De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.....	1,355	1,558
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	2,819	3,242
N.B.—La route du Cap Race comparée à celle du détroit de Belle-Ile est plus longue de.....	4,174	4,800
	158	182

## N° 5.—De Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing), rive nord du lac Supérieur, à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Port-Arthur, rive nord du lac Supérieur, à Québec.....		
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	1,250	1,438
Total depuis Port-Arthur jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	2,661	3,080
N.B.—La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de.....	3,911	4,498
	158	182



N° 6.—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E.; Saint-Jean, N.-B.; Portland Etat du Maine, et Québec, d'après la carte de Colton, en date de 1861.

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Distance en milles.	
			Géographiques.	Statutaires.
Halifax, N.-E.....	Cap Clair.....	Trav. de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande.....	2,200	2,531
Cap Clair.....	Liverpool.....	En remontant le chenal Saint-George....	330	380
Total.....			2,530	2,911

De Saint-Jean à Liverpool, par le Cap Clair.

Saint-Jean, N.-B.....	Cap Sable.....	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse....	180	207
Cap Sable.....	Cap Clair.....	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande.....	2,310	2,659
Cap Clair.....	Liverpool.....	En remontant le chenal Saint-George.....	330	380
Total.....			2,820	3,247

De Portland à Liverpool, par le Cap Sable et le Cap Clair.

Portland, Etat du Maine.	Cap Sable.....	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse.....	180	207
Cap Sable.....	Cap Clair.....	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande.....	2,310	2,659
Cap Clair.....	Liverpool.....	En remontant le chenal Saint-George.....	330	380
Total.....			2,820	3,247

De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

Québec.....	Cap Race.....	Fleuve et golfe Saint-Laurent jusqu'à la pointe S.-O. de Terre-Neuve.....	827	950
Cap Race.....	Malin-Head....	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité N. de l'Irlande.....	1,800	2,072
Malin-Head.....	Liverpool.....	Descente du chenal Saint-George.....	182	211
Total.....			2,819	3,247

De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande....

2,661 3,061

Pour plus amples détails, voir les tableaux de distances qui précèdent.

Dans les tableaux n° 1 à 6, inclusivement, de la partie II, 1 m. géo. = 1.15 m. sta.

Dans les tableaux des chemins de fer, partie IV de cet annexe, on s'est servi des chiffres suivants : 1 m. géo. = 1.158884 m. sta., ce qui expliquera certaines différences.

Jean, N.-B.; Portland  
n date de 1861.

No. 7.—TABLE des distances des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à  
Galway, Liverpool, Havre, Havane et Rio-Janeiro, etc.

		De	A	Milles géographiques.
		Québec .....	Louisbourg, par le Cap Nord.....	742
		do .....	Galway, par Belle-Ile, carte de Colton...	2,392
		do .....	Liverpool, par Belle-Ile do ..	2,661
		do .....	do par le Cap Race do ..	2,819
		do .....	Havre, par Belle-Ile do ..	2,761
		do .....	do par le Cap Race do ..	2,919
		do .....	Havane do ..	2,891
		do .....	Rio-Janeiro do ..	5,546
		Montréal.....	Liverpool, par le Cap Race.....	2,958
		do .....	do par Belle-Ile .....	2,800
		Louisbourg.....	Galway.....	2,100
		do .....	Liverpool.....	2,350
		do .....	Havre.....	2,450
		do .....	Havane.....	1,700
		do .....	Rio Janeiro.....	5,200
		Halifax.....	Galway.....	2,240
		do .....	Liverpool.....	2,500
		do .....	Havre.....	2,600
		do .....	Havane.....	1,600
		do .....	Rio-Janeiro.....	5,100
		St-Jean.....	Galway.....	2,450
		do .....	Liverpool.....	2,700
		do .....	Havre.....	2,800
		do .....	Havane.....	1,550
		do .....	Rio-Janeiro.....	5,050
		Portland.....	Liverpool.....	2,856
		Boston.....	Galway.....	2,600
		do .....	Liverpool.....	2,895
		do .....	Havre.....	2,995
		do .....	Havane.....	1,530
		do .....	Rio-Janeiro.....	4,935
		New-York.....	Galway.....	2,700
		do .....	Liverpool.....	3,094
		do .....	Havre.....	3,228
		do .....	Havane.....	1,240
		do .....	Rio-Janeiro.....	4,885
		Philadelphie.....	Liverpool.....	3,275
		do .....	Havre.....	3,558
		do .....	Havane.....	1,190
		do .....	Rio Janeiro.....	4,990
		Baltimore.....	Liverpool.....	3,450
		do .....	Havre.....	3,538
		do .....	Havane.....	1,160
		do .....	Rio-Janeiro.....	5,000
		Richmond.....	Liverpool.....	3,380
		do .....	Havre.....	3,473
		do .....	Havane.....	1,090
		do .....	Rio-Janeiro.....	4,930
		Nouvelle-Orléans.....	Liverpool.....	4,780
		do .....	Havre.....	4,838
		do .....	Havane.....	595
		do .....	Rio-Janeiro.....	5,315

15 m. sta.  
servi des chiffres suivant

N° 8.—LIGNES canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

De	A	Distances intermé- diaires en milles.	Total des milles.	Observations.
Montréal	Québec	160		Cette compagnie n'a fait le service que pendant une courte période et l'a cessé parce qu'elle ne pouvait pas remplir les conditions imposées par le gouvernement français pour lui permettre de réclamer la subvention pro- posée par ce gouvernement. Voir annexe n° 80, partie II du rapport des Travaux publics, 1867-81.
Québec	Gaspé	350	510	
Gaspé	Halifax	400	910	
Halifax	Saint-Thomas	1,594	2,494	
Saint-Thomas	Para.	1,396	3,826	
Para.	Maranhao	359	4,210	
Maranhao	Ceara	440	4,650	
Ceara	Pernambuco	390	5,040	
Pernambuco	Bahia	430	5,470	
Bahia	Rio-Janeiro	825	6,295	
		6,295		

N° 9.—Principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, d'Angleterre à l'Occident—Canada, Etats-Unis, Antilles, Amérique du Sud, Asie, etc.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.
Liverpool	New-York	3,094
do	Factorerie de York, Baie d'Hudson	2,988
do	Québec	2,681
do	Montréal	2,800
do	Vancouver par le chemin de fer Canadien du Pacifique	5,309
do	Yokohama, Japon, par le ch. de fer do	9,683
	do Canal Suez, détroit de Malacca et	
do	do Singapour	11,043
do	do Canal Suez et détroit de la Sonde	11,829
Southampton	Canal Panama	12,814
do	Saint-Thomas (Antilles)	3,570
do	Jamaïque do	4,270
do	Colon ou Aspinwall (Amérique Centrale)	4,820
do	Panama do	4,885
do	Callao (Amérique du Sud)	6,260
do	Valparaiso do	7,850
do	Demerara do	4,460
do	Bahia (Brésil)	4,408
do	Rio-Janeiro (Brésil)	5,140
do	Buenos-Ayres (La Plata)	6,178
do	San-Francisco (par Panama)	8,190
do	Victoria, C.-B. do	8,950
do	Wellington (Nouvelle-Zélande) par Panama	11,400
do	Yokohama (Japon)	12,710
do	Shanghai (Chine)	13,745

Voir carte du monde par Mercator pour les distances en partant de Southampton.

N° 10.—F  
distan  
en jou  
transc

Southampton

do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do

La durée ci-  
par Paris, et de  
Rohaltar.

N° 11.—Prin  
les distan  
en jours.

De

Southampton  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do  
do

Woolbourne, Anstr

Voir carte du

N° 10.—Principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne des voyages, en jours, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australie, par voie transcontinentale.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Gibraltar, Europe	1,151	5	
do	Malte, Méditerranée	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique	2,951	14	
do	Suez do	3,203	15	
do	Aden do	4,511	21	
do	Bombay, Inde	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde	6,845	32	
do	Madras do	7,190	36	
do	Calcutta do	7,980	40	
do	Penang do	7,828	38	
do	Singapour do	8 239	40	
do	Hong Kong, Chine	9,676	49	
do	Shanghai do	10,546	54	
do	Pékin do	11,273	59	
do	Nagasaki, Japon	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie	9,975	48	
do	Melbourne do	11,315	54	
do	Sydney do	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande	13,083	64	
do	Otago do	12,423	62	

La durée ci-dessus peut être abrégée de 4 jours par la route continentale de Londres à Marseilles par Paris, et de là à Alexandrie être réduite à 9 jours au lieu de 14, que prend le voyage par voie de Gibraltar.

N° 11.—Principales routes de mer, par paquebots à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours. Route du Levant par le Cap de Bonne-Espérance.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Cap de Bonne-Espérance	5,850	38	
do	Natal	6,570	44	
do	Ile-Maurice	8,182	53	
do	Madras, Inde	13,000	66	
do	Calcutta, Inde	13,700	69	
do	Melbourne, Australie	11,720	60	
do	Sydney do	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande	13,640	70	
do	Auckland do	13,540	72	
Melbourne, Australie	Liverpool, par Cap Horn	13,200	66	

Voit carte du monde par Mercator.

fait le service que pen-  
période et l'a cessé parce  
pas remplir les conditions  
gouvernement français pour  
payer la subvention pro-  
mement.  
partie II du rapport des  
1867-81.

s tout l'univers, avec  
erre à l'Occident—

Milles  
à partir de  
l'Angleterre.

- 3,694
- 2,986
- 2,681
- 2,800
- 5,309
- 9,683
- 11,043
- 11,629
- 12,814
- 3,570
- 4,270
- 4,820
- 4,865
- 6,260
- 7,660
- 4,460
- 4,408
- 5,140
- 6,178
- 8,190
- 8,950
- 11,400
- 12,710
- 13,745

N° 12.—TABLEAU des latitudes et longitudes des principaux ports canadiens.

	Latitude nord.			Longitude ouest.		
	°	'	''	°	'	''
Halifax, N.-E., observatoire de l'arsenal maritime.....	44	39	04	63	35	00
Louisburg, N.-E., phare.....	45	54	39	59	57	15
Sydney do tour de l'église anglicane.....	46	08	45	60	12	50
Pictou do tour de la douane.....	45	40	50	62	42	10
Charlottetown, I. P.-E., édifice provincial.....	46	14	10	63	07	37
Saint-Jean, N.-B., boule horsaire sur la douane.....	46	16	42	66	03	45
Frédéricton, N.-B.....	46	03	00	66	38	15
Québec, Qué., citadelle.....	46	49	12	71	12	15
Trois-Rivières, Qué.....	46	23	00	72	33	00
Montréal, Qué.....	45	31	00	73	33	00
Ottawa, Ont.....	45	23	00	75	42	00
Kingston, Ont., horloge de la ville.....	44	15	15	76	28	30
Toronto do phare sur le quai de la Reine.....	43	38	20	79	28	35
Hamilton, Ont.....	43	54	00	79	57	00
Rondeau, Ont., phare, extrémité sud de la jetée de l'est.....	42	16	35	81	54	25
Port-Colborne, Ont., phare, jetée de l'ouest.....	42	53	00	79	19	30
Goderich do do.....	43	45	10	81	32	30
Ollingwood do do sur le brise-lames.....	44	31	00	80	02	10
Winnipeg Manitoba.....	48	24	00	89	28	00
Victoria, C.-B.....	49	52	00	97	08	00
	48	30	00	123	25	00

GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

N° 13.—GRAND CERCLE ou distances en ligne directe—milles géographiques—d'après la carte du Canada, publiée par ordre de l'honorable ministre de l'intérieur, le 1er novembre 1878.

De	A	Milles
Yokahama, Japon	Port-Simpson	3,865
do	Port-Moody (Burrard-Inlet)	4,374
do	San-Francisco	4,470
San-Francisco	New-York	2,228
do	Montréal	2,207
Burrard-Inlet	do	1,991
Port-Simpson	do	2,191
Saint-Jean, Terre-Neuve	Cap Clair	1,679
do	Ile Tory	1,639
Montréal	Québec (fleuve Saint-Laurent)	142
do	Cap Race (par Saint-Paul)	1,013
do	Belle-Ile	891
Belle-Ile	Ile Tory	1,051
do	do	1,738
Cap Race	Cap Clair	1,796
do	Liverpool	261
Ile Tory	do	316
Cap Clair	Cap Race	476
Halifax	do	767
Portland	do	899
Boston	do	899
New-York	do	1,011

N° 14.—DÉ

Un mil  
la terre à l'é  
torial de la  
ment des cé  
mètres ou 2  
tude à l'équ  
marin. Sui  
d'après celn  
pour un mil  
et environ 6

Longue  
mer.  
Ces long  
Puisque la  
sont que de

Degré de latitude.	Milles.
0	69-16
2	69-12
4	68-99
6	68-78
8	68-49
10	68-12
12	67-66

On peu  
tion simple.

orts canadiens.

N° 14.—DEFINITION DU MILLE GÉOGRAPHIQUE OU MARIN ET DU MILLE STATUTAIRE.

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la  $\frac{1}{60}$  partie de la circonférence équatoriale de la terre. Suivant l'étalon des Etats-Unis, et tel qu'employé dans le relèvement des côtes, sa longueur est de 1·152,664 mille statutoire ou terrestre—1885·11 mètres ou 2028·69 verges,—soit 6086·07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur=69·160 milles terrestres, et un mille terrestre=0·86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pos. plus long que d'après celui des Etats-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,016 pieds, et environ 6,107 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

Longueurs d'un degré de longitude dans différentes latitudes, et au niveau de la mer.

Ces longueurs sont—on milles terrestres ordinaires ou statutaires—de 5,280 pieds. Puisque la figure de la terre n'a jamais été précisément déterminée, ces chiffres ne sont que de rigoureuses approximations.

Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.
0	69·16	14	67·12	28	61·11	42	51·47	56	38·76	70	23·72
2	69·12	16	66·50	30	59·94	44	49·83	58	36·74	72	21·43
4	68·99	18	65·80	32	58·70	46	48·12	60	34·67	74	19·12
6	68·78	20	65·02	34	57·39	48	46·36	62	32·55	76	16·78
8	68·49	22	64·15	36	56·01	50	44·54	64	30·40	78	14·43
10	68·12	24	63·21	38	54·58	52	42·67	66	28·21	80	12·06
12	67·68	26	62·20	40	53·05	54	40·74	68	25·98	82	9·66

On peut trouver exactement les longueurs intermédiaires par la règle de proportion simple. Voir Trautwine, pages 74 et 75.

ECTE.

phiques—d'après  
le l'intérieur, le

Milles.

3,866  
4,374  
4,470  
2,228  
2,200  
1,691  
2,191  
1,679  
1,659  
145  
1,011  
691  
1,655  
1,133  
1,738  
240  
210  
471  
767  
691  
1,010

TA

ROU

TABLEAUX

1

---

**PARTIE III.**

---

**TABLES DES DISTANCES, ETC.**

---

**CHEMINS INTERPROVINCIAUX**

**ET**

**ROUTES DE TERRE JUSQU'AU BORD DE LA MER,**

**CHEMINS DE FER**

**ET**

**TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT,**

**AVEC**

**TABLEAUX INDIQUANT LES POSSESSIONS ANGLAISES PAR TOUT  
L'UNIVERS,**

**LA POPULATION ET L'ÉTENDUE DU GLOBE,**

**ET TABLEAU DES PLUS GRANDS EMPIRES,**

**ETC., ETC.**

---



- N° 1.—Chem  
Che
- 2.—Rout
- 3.—Rout
- 4.—Popu
- 5.—Tabl
- 6.—Popu
- 7.—Chem
- 8.—Dista
- 9.—Dista
- 10.—Dista
- 11.—Dista
- 12.—Mani
- 13.—Lign
- 14.—Super
- 15.—Table
- 16.—Table
- 17.—Popu
- 18.—Popu

## PARTIE III.

## INDEX.

- N° 1.—Chemin neuf, de Québec au lac Saint-Jean. Distances, etc.  
Chemin de fer, Québec au lac Saint-Jean.—Parties construites et à construire, subventions, etc.
- 2.—Route de terre : distances autour du lac Saint-Jean.
- 3.—Route de terre : distance depuis Saint-Félicien, près de l'extrémité occidentale du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là jusqu'à la Baie des Ha! Ha!
- 4.—Population des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.
- 5.—Table des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.
- 6.—Population de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.
- 7.—Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et correspondances.
- 8.—Distances de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.
- 9.—Distances depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.
- 10.—Distances depuis Port Arthur (Prince-Arthur's-Landing) jusqu'à Winnipeg, par la route Dawson.
- 11.—Distances depuis Québec jusqu'à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique.
- 12.—Manitoba et territoires du Nord-Ouest. Population, propriétés, navigation.
- 13.—Lignes télégraphiques de l'Etat construites et projetées. Résumé indiquant la proportion des lignes aériennes et sous-marines possédées et exploitées par l'Etat dans les diverses provinces.
- 14.—Superficie et population du globe terrestre compilées, autant que possible, d'après les derniers recensements officiels de chaque pays.
- 15.—Tableau indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue.
- 16.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.
- 17.—Population du globe terrestre par races.
- 18.—Population du globe terrestre par religions.

N° 1 A.—Ancien chemin de la malle—De Québec au lac Saint-Jean, en hiver.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Total de distance milles
Québec.....	La borne.....	15	
La borne.....	1er camp, Lachance (Stoneham).....	8	23
1er camp, Lachance (Stoneham).....	2e do Noël.....	11½	34½
2e do Noël.....	3e do Lac des Roches.....	9	43½
3e do Lac des Roches.....	4e do Lac Jacques-Cartier.....	14	57½
4e do Lac Jacques-Cartier.....	5e do Pikauba.....	13	70½
5e do Pikauba.....	6e do Bédard.....	12	82½
6e do Bédard.....	7e do Rivière Upika.....	12	94½
7e do Rivière Upika.....	8e do do Pika.....	10½	105
8e do do Pika.....	9e do do -aux-Ecorces.....	11	116
9e do do -aux-Ecorces.....	10e do Lac Belle-Rivière.....	10½	126½
10e do Lac Belle-Rivière.....	Saint-Jérôme, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Jean, du côté sud.....	14	140½
Saint-Jérôme.....	Chicoutimi.....	50	

La malle passe trois fois par semaine, hiver et été.

Temps : 20 heures, de Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle)

do 28 heures, du lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme (par la malle).

Total 48 heures, de Québec au lac Saint-Jean (par la malle).

Malles discontinuées depuis 1883.

Distance totale, 140½ milles, de Québec au lac Saint-Jean.

En été les malles sont expédiées par bateau à vapeur via Chicoutimi.

En hiver elles sont expédiées via Baie-Saint-Paul, Saint-Urbain et Chicoutimi.

OBSERVATIONS.

ROUTE POSTALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

MM. Blaiklock et Duberger, arpenteurs provinciaux, examinèrent pour la première fois le pays entre Québec et le lac Saint-Jean, en 1847-48, dans le but de faire un chemin, mais ils ne trouvèrent pas une route praticable d'un bout à l'autre.

En 1863, MM. Vallée et Picard tracèrent et ouvrirent, à leurs propres frais, les premiers cinq milles du chemin à partir de Stoneham.

En 1864, aidés d'autres citoyens de Québec, ils continuèrent à tracer et ouvrir le chemin jusqu'au lac Jacques-Cartier, sur une distance totale d'environ trente milles.

Plus tard, M. Jean Gagnon, à la demande du révérend G. Tremblay, curé de Beauport, traça le reste de la ligne vers Saint-Jérôme, sur le côté est du lac Saint-Jean, et rapporta que l'étendue totale des montagnes entre le lac Jacques-Cartier et le lac Saint-Jean, n'excédait pas trois milles et demi.

En 1877, le gouvernement local de la province de Québec entreprit la construction du chemin, qui a environ 24 pieds de largeur.

L'épaisseur de neige, en hiver, varie de 3 à 3½ pieds.

CHEMIN DE FER—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Un chemin de fer est actuellement en voie de construction de Québec au lac Saint-Jean depuis l'année 1879. Il passe au sud du lac Saint-Joseph et va de la traverser de la rivière Jacques-Cartier directement à Saint-Raymond; de là il s'avance par la rivière Batiscan et le lac Edouard jusqu'au township de Roberval, près de la rivière Oniatehouan, au lac Saint-Jean, à travers une étendue considérable de pays propre à l'agriculture et bien boisé. Ses pentes sont praticables.

Le son  
pieds de ha  
Il peut  
plus grand  
Suivan  
gérant du  
comme suit

Chemin de fer  
Québec à  
Saint-Ray  
Lac Simon  
Rivière-à-  
Le reste ju  
Jean.  
Le reste c  
localité  
qu'an  
Jean.

Sur les 58 m  
Pierre.  
secrétair

Passagers.....  
Tonnes de fret t

Bois de chauffage  
Madriers et boia  
Bois carré.....  
Autres marchan

Un embr  
viron 70 mille  
fédéral, on ve  
dans les deux  
années subséq  
L'embran  
dien du Pacifi  
leannotte, à l'  
demi achevé

Saint-Jean, ou hiver.

Distances intermédiaires en milles.	Total de distance milles
15	23
8	34
11½	43
9	57
14	70
13	82
12	94
12	105
10½	116
11	126
10½	140
14	
50	

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,348 pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.  
 Il peut être franchi par des rampes variant de 20 à 80 pieds par mille pour la plus grande partie de la distance, et de 80 à 132 pour le reste—disons 25 milles.  
 Suivant un memorandum, du 29 novembre 1887, de J. G. Scott, secrétaire et gérant du chemin de fer, la somme des travaux faits et à faire, à cette date était comme suit :—

Chemin de fer—Québec au lac Saint-Jean.	Milles.	
	Intermédiaires.	Total
Chemin de fer—En progrès depuis 1879 :—		
Québec à Saint-Raymond. Exploité par la compagnie, 1882-83.....	36	
Saint-Raymond au lac Simon. do 1883-84.....	10	46
Lac Simon à Rivière-à-Pierre. do 1884-86.....	12	58
Rivière-à-Pierre au lac Kiskisink. Exploité par l'entrepreneur 1887....	78	136
Le reste jusqu'à la Jonction de la Pointe-aux-Trembles près du lac Saint-Jean. Achevé, 1887.....	41	177
Le reste depuis la Jonction de la Pointe-aux-Trembles. Restent à être localisés et construits, y compris le prolongement vers l'ouest jusqu'au terminus à l'eau profonde, à ou près de Roberval, lac Saint-Jean. 1888.....	13	190

Milles discontinués depuis 1883.

CHEMIN DE FER—QUEBEC AU LAC SAINT-JEAN.

TRAFIC POUR L'ANNÉE JUSQU'AU 31 MARS 1887.

Sur les 58 milles de chemin exploités par la compagnie, de Québec à la Rivière-à-Pierre. Suivant le rapport annuel signé par T. LeDroit, président, et J. G. Scott, secrétaire, le 12 mai 1887.

Description.	Nombre.
Passagers.....	67,994
Tonnes de fret transporté.....	44,040
<i>Fret classifié comme suit :—</i>	
Bois de chauffage.....	
Madriers et bois de construction..... Cordes.	20,025
Bois carré..... P. M. P.	7,530,069
Autres marchandises..... Pieds cubes.	62,500
	6,804

Un embranchement du chemin de fer, du lac Saint-Jean à Chicoutimi, long d'environ 70 milles, vers l'est, a été subventionné le 23 juin 1887, par le gouvernement fédéral, en vertu de l'acte 50-51 Viet., chap. 59. On doit commencer sa construction dans les deux années qui suivront le 1er d'août 1887, et l'achever dans les quatre années subséquentes à cette date.

L'embranchement raccordant la ligne des Grandes-Piles, du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Saint-Tite, avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, à la rivière Jeannotte, à l'extrémité ouest du lac Edouard, long d'environ 55½ milles, est presque demi achevé.

On a proposé de construire un troisième embranchement, d'environ 30 milles de longueur, pour relier la ligne principale, au lac Edouard avec LaTuque, à quelque 66 milles en amont des Grandes-Piles, ou 100 milles en amont des Trois-Rivières, et la rivière Saint-Maurice. Si le gouvernement subventionne cet embranchement, la compagnie offre de faire circuler un bateau à vapeur sur cette partie de la rivière entre le terminus du chemin de fer des Grandes-Piles et LaTuque, qui est navigable pour les bateaux d'un faible tirant d'eau.

Lorsque la ligne principale sera terminée, il deviendra nécessaire de mettre un vapeur sur le lac Saint-Jean et de construire des débarcadères et des phares à Roberval, Métabetchouan et à d'autres endroits convenables.

### RÉGION ENTRE LE SAINT-AURICE, QUÉBEC ET LE SAGUENAY.

Dans le voisinage immédiat du chemin de fer, il y a 6 millions d'acres de terre dont au moins la moitié, dit-on, est propre à la colonisation.

Entre le Saint-Maurice et le Saguenay, il y a un territoire estimé à 28 millions d'acres, qui peut être colonisé et développé.

### RÉGION DU LAC SAINT-JEAN.

Sur les côtés nord, nord-est et ouest du lac, existe une vaste étendue de terre d'alluvion, d'une grande profondeur et très-fertile; sur le côté sud, le sol n'est pas aussi fertile, ni la couche d'alluvion aussi épaisse que sur les côtés nord et ouest. Comme le lac est protégé par des montagnes, le climat y est comparativement doux, moins variable et plus régulier que dans le reste de la province de Québec, tel que démontré par des observations météorologiques. (Voir l'état comparatif des observations thermométriques faites, et des altitudes ou hauteurs au-dessus du niveau de la mer, mesurées durant l'exploration de J. Richardson, en 1870, pages 358, 359 Rapp. Gén. Trav. Pub. 1867-82.)

La chaleur et la pluie ne sont pas aussi excessives que dans la plus grande partie du district de Québec.

Le climat est aussi doux que celui de Montréal, et très favorable à la culture de toute espèce de céréales et de végétaux, y compris le blé d'automne, les betteraves et les navets, et convient particulièrement à l'élevage des bêtes à cornes, des moutons et des porcs.

Le printemps commence 2 ou 3 semaines plus tôt qu'à Québec, et le sol est prêt pour l'ensemencement des végétaux avant la débâcle de la glace du lac.

La glace commence à se former en novembre, puis s'étend sur toute la surface du lac, de sorte qu'on peut y charroyer de fortes charges après le 10 décembre. La glace commence à disparaître des bords du lac vers la mi-avril, et la débâcle est complète vers le 12 mai. Le lit du lac est composé de pierre calcaire qui se montre sur sa rive ouest. Les dimensions, l'altitude et la profondeur du lac sont :

Longueur maxima .....	28 milles.
Largeur " .....	20 "
Contour.....	85 "
Etendue .....	365½ "

Altitude, au-dessus de la mer, 278 pieds d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef, ch. de f., P Q, 8 mars 1881.

Altitude, au-dessus de la mer, 293 pieds, d'après le rapport de J. Richardson, juin 1870.

La profondeur du lac qui est généralement de 3 pieds, à un mille du rivage, augmente de 12 à 54 pieds à partir de 1½ mille jusqu'à 3 milles vers le large, et mesure 60 pieds et plus, vers le milieu du lac, dont la plus grande profondeur varie de 60 à 225 pieds.

Le territoire entier qui reste à coloniser et à développer au moyen de communications par chemins de fer et bateaux à vapeur, dans les régions du Saint-Maurice, de

Québec, de  
que les de

La co  
Saint-Jean  
fer Canad  
Maurice,

N.-B.  
nay, pour  
annexe n°  
F. Baillair  
ingénieur

le 9 mars  
Pour

et à ses or

N° 1 B.

Année.	
1882.	
17 mai..	45 V
1883.	
25 mai...	46
1885.	
20 juill..	48-4
1886.	
2 juin....	49
1887.	
23 juin...	50-5
1882.....	45
1886.....	49-50
1883.....	.....

d'environ 30 milles.  
La Tuque, à quelques  
Trois-Rivières, en  
embranchement,  
partie de la rivière  
de, qui est navigable.

essaire de mettre  
res et des phares

LE SAGUENAY.

ons d'acres de terre

estimé à 28 millions

ste étendue de terre  
sud, le sol n'est pas  
côtés nord et ouest  
parativement doux  
de Québec, tel que  
comparatif des obser  
dessous du niveau de  
1870, pages 358, 359

la plus grande partie

able à la culture de  
no, les betteraves et  
nes, des moutons et

ce, et le sol est prêt  
u lac.

de toute la surface de  
décembre. La glace  
à bicyclette est complète  
montre sur sa riv

28 milles.

20 "

25 "

165 1/2 "

A. L. Light, ingé

de J. Richard-ou

île du rivage, ang  
de large, et mesur  
deur varie de 60

oyen de commun

à Saint-Maurice, Q

Québec, du Saguenay et du lac Saint-Jean, au nord, contient autant de terre arable que les deux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

La colonisation de la contrée, le long de la ligne principale, de Québec au lac Saint-Jean, et le long de l'embranchement de Saint-Tite, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Trois-Rivières jusqu'aux Grandes-Piles, sur le Saint-Maurice, augmente rapidement depuis 1882-83.

N.-B.—Pour une description complète des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, pour ce qui regarde le climat, le sol, les minéraux, les forêts, les produits, etc., voir annexe n° 8, pages 344 à 446 du Rapport général des Travaux publics, 1867-82, par G. F. Baillairgé, député ministre des travaux publics. Voir aussi le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de la province de Québec, daté le 9 mars 1881, en réponse à un ordre de la Chambre des communes, du 14 février 1881.

Pour les subventions accordées au chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean et à ses embranchements, voir les pages suivantes.

N° 1 B.—SUBVENTIONS ACCORDÉES AU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.  
Longueur totale probable, 179 milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subventions en argent.
1882. 17 mai..	45 Vic., chap 14...	Gouvernement fédéral— De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 120 milles, subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout ...	\$
1883. 25 mai..	46 do 25...	De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 25 milles, subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout. ....	384,000
1885. 20 juil..	48-49 do 59...	Depuis sa jonction au chemin de fer de la Rivière-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la Cie prolonge son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout .....	80,000
1886. 2 juin....	49 do 10...	A la Cie du ch. de fer de Québec et du lac St-Jean, subvention n'excédant pas \$1 961 par mille pour 95 milles de son chemin, à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, (en outre de la subvention de \$1,200 par mille, accordée par le 15 Vict. ch. 14, et le 46 Vict. ch. 25) et ne devant pas excéder en tout .....	96,000
1887. 23 juin...	50-51 do 24...	A la Cie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions antérieures, de la cité de Québec au lac Saint-Jean, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout .....	186,295
1882.....	45 do 23...	Total par le gouvernement fédéral .....	775,095
1886.....	49-50 do 76...	Le gouvernement provincial a accordé \$3,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille, pour 170 milles, par l'acte 45 Vict. ch. 23, de 1882, et autres actes antérieurs. Total à part la subvention en terre..... \$950,000 Suivant cet acte, la subv. en terre de 5,000 acres par mille ou de 850,000 acres p. 170 milles, peut être convertie en une subv. en espèces de 35¢. l'acre payable à l'échéance de la subv. en terre et de 35 cts en sus par acre, lorsqu' le gov. aura vendus ces terr. et aura été payé p. cette vente, pourvu que la comp. demande cet. convert. dur. les 2 années qui suiv. la passation de cet acte, 21 juin 1886. Subvention en terre convertie en espèces, au désir de la compagnie..... \$595,000	28,800
1883.....	.....	Total par le gouvernement prov .....	1,445,000
1883.....	.....	Le conseil municipal de Québec par règlement du 9 février 1883, a accordé .....	350,000
Subventions totales au chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.....			2,570,035

N° 1 C.—SUBVENTION accordée au chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean  
longueur probable, 70 milles.

Année.	Acte.	Par qui accordés.	Subvention.
1887.			\$
23 juin.	50-51 Vic., chap. 59	Par le gouvernement fédéral— A la compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour construire 30 milles de chemin de fer, du lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, subvention de pas plus de \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout. .... Pour être commencés dans les 2 années et terminés dans les 4 années qui suivront le 1er août 1887.	96,000

Le terminus probable sera à Saint-Alphonse, à 10 milles en bas de Chicoutimi.  
La distance de Chicoutimi à l'église de la Pointe-aux-Trembles, en suivant le chemin le plus court, est de 81,75 milles.

La dernière subvention a été transférée, en 1887, par la compagnie du Saguenay et du lac Saint-Jean, à la compagnie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean.

Par une lettre en date du 6 juin 1888, M. E. Ménard, marchand, de Roberval, nous apprend qu'il a construit un quai mesurant 75 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur, ainsi qu'un bateau à vapeur de 100 pieds de long par trente de large qui sera prêt à faire le service sur le lac Saint-Jean, durant l'été de 1888; il a, de plus, préparé quelques bouées pour indiquer le chenal du lac et il croit qu'il en faudra à peu-près une trentaine.

N° 1 D.—  
rivière

Année.

1885.

20 juil... 48-

1887.

23 juin.. 50-

N.B.—O  
la station de  
Pacifique, le  
La somm

1. O  
2. V  
3. A

On a réco  
minu du che  
dans le cours

7a--

N<sup>o</sup> 1 D.—SUBVENTION accordée au chemin de fer qui relie les Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice avec le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean.

Longueur probable, 53½ milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subvention.
1885.			\$
20 juil...	48-49 Vic., chap. 59	Par le gouvernement fédéral— Pour une ligne de chemin de fer, des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par la 47 Vic., chap. 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de \$217,600.	
1887.			
23 juin..	50-51 Vic., chap. 24	A la compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses Laurentides et du Saguenay, pour la section de leur chemin, des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, à sa jonction avec le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean (au lieu de la subvention accordée par l'acte passé en les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer, des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, à sa jonction avec le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles), une subvention de ..... Pour être commencée dans les 2 ans et terminée dans les 4 ans, qui suivront le 1er août 1887.	217,600

N.B.—Cet embranchement fut ouvert au trafic sur un parcours de 20 milles, vers le nord-est depuis la station de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Piles, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, le 1er décembre 1886.

La somme des travaux faits et à faire, le 1er décembre 1887, était comme suit :—

1. Chemin de fer—Exploité à partir de Saint-Tite.....	Longueur.	Milles.
2. Voie formée—Prête à recevoir les lisses.....	do ..	22.5
3. A construire, jusqu'à la jonction de la rivière Jeannotte, branche de la rivière Batiscan, à l'extrémité ouest de l'île du lac Edouard	do ..	30.0
<b>Total des Grandes Piles à la jonction.....</b>	<b>do ..</b>	<b>55.5</b>

On a récemment lancé un bateau à vapeur pour faire le service sur le Saint-Maurice, entre le terminus du chemin de fer des Grandes Piles et La Tuque. Ce bateau pourra être utilisé probablement dans le cours de l'été de 1898.



## ROUTE DE TERRE.

N° 2.—DISTANCES autour du lac Saint-Jean, d'après la carte publiée par le ministère des terres de la couronne, Québec, en juin 1880.

Noms des endroits.	Distances intermé- diaires.	Distances totales.	Observations.
	Milles sta- tutaires.	Milles sta- tutaires.	
Embouchure de la Petite-Décharge.....	4'00	4'00	A l'extrém. est du lac Saint-Jean.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont.....	3'50	7'50	do par le chemin non terminé
Embouchure de la Belle-Rivière.....	4'50	12'00	do do du rivage.
Saint-Jérôme.....	6'00	18'00	do S-E du lac St-Jean p.le c. du riv.
Embouchure de la riv. Metabetchouan.			Sur le côté S du lac St-Jean, p. le c. du riv.
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis- de-Chambord.....	5'00	23'00	do do
Embouchure de la rivière Oniatchouan.	4'50	27'50	do do
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.....	6'00	33'50	do O. do
Mission de la Pointe-Bleue, ch. de trav.	V. ci-dess.		
St-Prime, côté sud de la r. aux Iroquois	8'00	41'50	do S.-O. do
Saint-Félicien, côté sud de la rivière Chomouchouan.....	V. ci-dess.		
Décharge de la rivière Chomouchouan.	1'50	43'00	A l'extrém. S.-O. do
do Mistassini.....	5'50	48'50	do N.-O. do
do Peribonca.....	10'50	59'00	A l'extrême nord du lac, pas de chemin.
Embouchure de la Grande-Décharge...	19'25	78'25	A l'extrémité nord-est ou pied du lac.
do Petite do ...	2'50	80'75	do est do
Depuis Notre-Dame-du-Lac, allant au nord, jusqu'à la Mission de la Pointe- Bleue, sur la réserve des Sauvages...	4'50	.....	Sur le côté sud-ouest du lac Saint-Jean.
Depuis St-Prime jusqu'à St-Félicien, sur la rive sud de la riv. Chomouchouan, en suivant le plus court chemin jus- qu'à la rivière, et ensuite en remon- tant le cours de la rivière.....	7'50	.....	Saint-Félicien est à sept milles en amont de la décharge de la riv. Chomouchouan.
Distance par le chemin direct qui n'est pas terminé.	8'50	.....	Il y a 8½ milles de Saint-Prime à Saint- Félicien par le plus court chemin non term. tel qu'indiqué sur la carte de 1880.

N.B.— Voir annexe n° 8 du Rapport général sur les Travaux publics, 1867-82, contenant la description du lac Saint-Jean et de la rivière Saguenay.

N° 3.— Dis-  
lac Sai-  
court  
Québec

Nom

Saint-Félicien

Saint-Prime ...  
Mission de la P  
Notre-Dame-d  
Embouchure d  
Pointe-aux-Tr  
de-Chambor  
Embouc. de la  
Saint-Jérôme  
Hebertville....  
St-Syriac-de-K  
Grand-Brûlé  
Chicoutimi  
Saint-Alphonse

Saint-Alexis de

N.B.

De St-Syriac-de  
que, rive orie  
De St-Syriac-de  
par le chemin  
la riv. aux Sa

De Grand-Brûlé

Tête de la Baie  
de Chicoutim  
Tête de la Baie-  
de Tadoussac

OBSERVATION  
Saint-Jérôme et  
Alphonse.

## ROUTE DE TERRE.

N<sup>o</sup> 3.—DISTANCES depuis Saint-Félicien, près l'extrémité occidentale ou supérieure du lac Saint Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là par le plus court chemin postal jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, d'après la carte publiée à Québec en juin 1880, par le ministère des terres de la Couronne.

Noms des endroits.	Distances		Observations.
	intermé- diaires.	totales.	
	Milles sta- tutaires.	Milles sta- tutaires.	
Saint-Félicien.....	8.50	38.00	Sur le côté sud de la riv. Chomouchouan, 7 milles en amont de son embouc., à l'ex- trém. S.-O. ou supérieure du lac St-Jean.
Saint-Prime .....	8.00	23.50	A l'extrém. S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Mission de la P.-Bleue, rés. des Sauvag. Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.....	8.00	21.50	Chem. de trav., 4½ milles au N. de N.-Dame.
Embouchure de la rivière Ouitchouan. Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis- de-Chambord.....	4.50	15.50	Sur le côté S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv. Sur la rive S. do do
Embouc. de la rivière Metabetchouan..	5.00	11.00	Sur le côté S. do do
Saint-Jérôme (voir note).....	8.00	8.00	do do do
Hébertville.....	0.00	0.00	A l'extrémité S.-E. do do
St-Syriac-de-Kaskouia (voir note).....	9.50	9.50	Par le chemin le plus direct allant à l'est.
Grand-Brûlé do .....	14.50	24.00	do sur le côté N. du lac Kinogami.
Chicoutimi do .....	14.75	38.75	do do
Saint-Alphonse-de-Bagotville.....	12.00	50.75	do sur le côté O. de la riv. Chicoutimi.
Saint-Alexis de la Grande Baie.....	10.00	60.75	A la tête ou extrémité O. de la Baie-des- Ha! Ha! par le ch. le p. court all. au sud.
	2.50	63.25	A l'extrémité S.-O. de la Baie-des-Ha! Ha! par le plus court chemin allant au sud.
N.B.			
De St-Syriac-de-Kaskouia à St-Domini- que, rive orient. de la riv. aux Sables.....		10.50	Le chemin longe la rive O. de la Rivière- aux-Sables.
De St-Syriac-de-Kaskouia à Chicoutimi par le chemin qui longe la rive O. de la riv. aux Sables, exc. la partie sup. ....		20.50	6½ milles plus court qu'en passant par Grand-Brûlé.
De Grand-Brûlé à Saint-Dominique. ....		16.50	En montant le long de la riv. Chicoutimi et descendant le long de la Riv.-aux-Sables
Tête de la Baie-des-Ha! Ha! en aval de Chicoutimi .....		24.30	Par la rivière.
Tête de la Baie-des-Ha! Ha! en amont de Tadoussac.....		60.26	do

OBSERVATION.—La distance en milles, dans la première partie du tableau ci-dessus, est donnée de Saint-Jérôme en montant jusqu'à Saint-Félicien, et de Saint-Jérôme en descendant jusqu'à Saint-Alphonse.

N° 4.—POPULATION des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

Noms des paroisses, etc., depuis le lac Saint-Jean, en descendant.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Total.		Observations.
			Familles.	Personnes.	
<b>COMTÉ DE CHICOUTIMI.</b>					
<i>Autour du lac Saint-Jean.</i>					
Canton de Normandin.....	53	322			Extrémité O. du lac. Rive S. de la rivière Chomouchouan.
Saint-Félicien.....	114	530			
Saint-Prime.....	167	956			Extrémité S.-O du lac.
Notre-Dame-du-Lac, ou Pointe-Blanc, ou Roberval.....	211	1,186			Côté S.-O. du lac.
St-Louis de Chambord ou Pointe-aux-Trembles	182	1,067			Côté O. du lac.
Saint-Jérôme.....	277	1,803			Extrémité S.-E. du lac.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont.....	110	654			do E. du lac.
Saint-Joseph-d'Alma.....	113	710			Sur l'île entre la Grande et la Petite-Décharge.
			1,227	7,228	
<i>Entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.</i>					
Hébertville.....	421	2,501			1/2 m. en am. du lac Vert. Côté N. du lac Kinogami. Côté E., Riv.-aux-Sables. 6 milles en aval de la décharge du lac Kinogami.
Saint-Syriae de Kaskouia ou Kinogami.....	40	282			
Saint-Dominique, Rivière-aux-Sables.....	220	1,511			
Grand-Brûlé ou Laterrière.....	172	1,320			
			853	5,594	
<i>Le long de la rivière Saguenay.</i>					
St-François-Xavier (paroisse de Chicoutimi)...	355	2,687			Rive S. de la r. Saguenay.
Sainte-Anne.....	199	1,260			do N. do
Ville de Chicoutimi.....	327	1,935			do S. do
Saint-Fulgence.....	135	845			do N. do
Saint-Alphonse.....	153	1,071			Ext. O., Baie-des-Hal Ha
Bagotville (seulement le village).....	88	508			do do
Saint-Alexis.....	287	1,749			Ext. S.-O. do
Anse-Saint-Jean.....	89	653			Rive S. du Saguenay.
			1,642	10,708	
			3,722	23,530	
<b>COMTÉ DE SAGUENAY.</b>					
Tadoussac, à l'embouch. de la rivière Saguenay	209	1,542	209	1,542	Rive N.
(Population du village incluse dans celle de la paroisse, 59 familles ou 341 personnes).					
Côte nord en bas de Tadoussac.....				7,337	
<b>Total.....</b>				<b>32,409</b>	

N° 5.—TA

Québec.....  
 Beauport.....  
 Chutes Montm...  
 Ange-Gardier...  
 Château-Rich...  
 Sainte-Anne-...  
 Saint-Joachim...  
 Saint-Tite-de...  
 Baie Saint-Pa...  
 Les Ebouleme...  
 Saint-Iréné...  
 Pointe-à-Pic...  
 Malbaie.....  
 Cap-à-l'Aigle...  
 Saint-Fidèle...  
 Saint-Siméon...  
 Port-au-Persi...  
 Pointe-au-Bou...  
 Trav. Anse-d...  
 Temb. de la...  
 Anse-à-l'Éau...  
 Tadoussac.....  
 Les Petites-Be...  
 Escumains.....  
 Mille-Vaches...  
 Portneuf.....  
 Saut-au-Coch...  
 Îlots-de-Jérém...  
 Betsiamitis (E...  
 Pointe-aux-O...  
 Manicouagan...  
 Rivière Godbc...  
 Pointe-des-Mo...  
 Trinité.....  
 Îlots-à-Caribou...  
 Baie-des-Kanl...  
 Jambon.....  
 Rivière Sainte...  
 Sept-Îles.....  
 Rivière Moisy...  
 Rivière à-la-Tr...  
 Cormoran.....  
 Pigou.....  
 Rivière-au-Bou...  
 Rivière Matém...  
 Rivière Chalou...  
 Rivière Sheldr...  
 Rivière-do-Tor...  
 Portage du Lo...  
 Rivière-à-la-P...  
 Rivière Saint-...  
 Longue-Pointe...  
 Poste-de-Ming...  
 Pointe-aux-Esc...  
 Nataskouan...  
 Tehikaska.....  
 Mécatina.....  
 Bonne-Espéran...  
 Anse-au-Blanc...  
 Baie de Fortea...

N.B.—Vof  
depuis la Baie.

N<sup>o</sup> 5.—TABLEAU des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.

Observations.	De	A	Distances intermédiaires.	Distance totale depuis Québec.	Observations.
	Québec.....	Beauport.....	3	3	Grand chemin provincial.
	Beauport.....	Chutes Montmorency.....	4	7	do
	Chutes Montmorency.....	Ange-Gardien.....	3	10	do
	Ange-Gardien.....	Château-Richer.....	6	16	do
	Château-Richer.....	Sainte-Anne-de-Beaupré.....	6	22	do
	Sainte-Anne-de-Beaupré.....	Saint-Joachim.....	5	27	do
	Saint-Joachim.....	Saint-Tite-des-Caps.....	9	36	do
Émité O. du lac.	Saint-Tite-des-Caps.....	Baie Saint-Paul.....	24	60	do
S. de la rivière Chouchnouan.	Baie Saint-Paul.....	Les Eboulements.....	9	69	do
Émité S.-O du lac.	Les Eboulements.....	Saint-Irénée.....	9	78	do
	Saint-Irénée.....	Pointe-à-Pic.....	9	87	do
	Pointe-à-Pic.....	Malbaie.....	3	90	do
S.-O. du lac.	Malbaie.....	Cap-à-l'Aigle.....	3	93	do
O. du lac.	Cap-à-l'Aigle.....	Saint-Fidèle.....	6	99	do
Émité S.-E. du lac.	Saint-Fidèle.....	Saint-Siméon ou Rivière-Noire.....	10	109	do
do E. du lac.	Saint-Siméon.....	Port-au-Perril.....	8	117	do
Ille entre la Grande et Petite-Décharge.	Port-au-Perril.....	Pointe-au-Boulevard.....	9	126	do
	Pointe-au-Boulevard.....	Anse-du-Portage.....	5	131	do
	Trav. à Anse-du-Portage (à trav. l'embranchement de la riv. Saguenay).....	Anse-à-l'Eau.....	1	132	do
	Anse-à-l'Eau.....	Padoussac.....	1	133	do
en am. du lac Vert.	Padoussac.....	Les Petites-Bergeronnes.....	9	142	do
N. du lac Kinogami.	Les Petites-Bergeronnes.....	Économains.....	9	151	do
E., Riv. aux-Sables.	Économains.....	Mille-Vaches.....	18	169	do
es en aval de la décharge du lac Kinogami.	Mille-Vaches.....	Portneuf.....	9	178	Sur la grève—portages.
	Portneuf.....	Saut-au-Cochon.....	7	185	do
	Saut-au-Cochon.....	Îlots-de-Jérôme.....	18	203	Voie nécess. à trav. la forêt
	Îlots-de-Jérôme.....	Betsiamitis (Betsiamitis).....	7 $\frac{1}{2}$	210 $\frac{1}{2}$	Sur la grève.
	Betsiamitis (Betsiamitis).....	Pointe-aux-Outardes.....	12	222 $\frac{1}{2}$	do
	Pointe-aux-Outardes.....	Manicouagan.....	15	237 $\frac{1}{2}$	Voie nécess. à trav. la forêt
	Manicouagan.....	Rivière Godbout.....	27	264 $\frac{1}{2}$	do
S. de la r. Saguenay.	Rivière Godbout.....	Pointe-des-Monts.....	13	277 $\frac{1}{2}$	do
do	Pointe-des-Monts.....	Trinité.....	7	284 $\frac{1}{2}$	Sur la grève.
S. do	Trinité.....	Îlots-à-Caribou.....	7 $\frac{1}{2}$	291 $\frac{1}{2}$	do
S. do	Îlots-à-Caribou.....	Baie-des-Kani.....	22	313 $\frac{1}{2}$	do
S. do	Baie-des-Kani.....	Jambon.....	8	321	Voie nécess. à trav. la forêt
S. do	Jambon.....	Rivière Sainte-Marguerite.....	12	233	do
S. do	Rivière Sainte-Marguerite.....	Sept-Îles.....	12	345	do
S. do	Sept-Îles.....	Rivière Moisy.....	19	364	Sur la grève.
S. do	Rivière Moisy.....	Rivière à-la-Truite.....	8	372	do
S. do	Rivière à-la-Truite.....	Cormoran.....	8	380	do
S. do	Cormoran.....	Pigou.....	7	387	do
S. do	Pigou.....	Rivière-au-Boulevard.....	7	394	Baie grève—court portage.
S. do	Rivière-au-Boulevard.....	Rivière Matémek.....	7	401	do
S. do	Rivière Matémek.....	Rivière Chaloupe.....	8	409	do
S. do	Rivière Chaloupe.....	Rivière Sheldrake.....	7	416	do
S. do	Rivière Sheldrake.....	Rivière-du-Tonnerre.....	7	423	do
S. do	Rivière-du-Tonnerre.....	Portage du Loup-Marin.....	8	431	do
S. do	Portage du Loup-Marin.....	Rivière-à-la-Pie.....	7	438	do
S. do	Rivière-à-la-Pie.....	Rivière Saint-Jean.....	7	445	do
S. do	Rivière Saint-Jean.....	Longue-Pointe.....	9	454	do
S. do	Longue-Pointe.....	Poste-de-Mingan.....	5	459	do
S. do	Poste-de-Mingan.....	Pointe-aux-Esquimaux.....	18	477	do
S. do	Pointe-aux-Esquimaux.....	Nataskouan.....	64	541	do
S. do	Nataskouan.....	Tshikaska.....	18	559	do
S. do	Tshikaska.....	Mécatina.....	75	634	do
S. do	Mécatina.....	Bonne-Espérance.....	20	733	do
S. do	Bonne-Espérance.....	Anse-au-Blanc-Sablon.....	24	757	Borne du Labrador, de Terre-Neuve et du Canada.
S. do	Anse-au-Blanc-Sablon.....	Baie de Forteau.....	12	769	do
S. do	Baie de Forteau.....	Pointe-Amour. Phars.....	4 $\frac{1}{2}$	773	do

N. B.—Voir n<sup>o</sup> 13, pour les lignes télégraphiques de la Rive Nord et l'embranchement de Chicoutimi depuis la Baie-Saint-Paul.

N° 6.—POPULATION de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
	1871.	1881.	1884.	1881.	1881.
Tadoussac .....	765	1,642	Non obtenu....	131	1,070
Escoumains .....	1,023	520	do .....	163	1,133
Mille-Vaches .....	1,790	1,115	do .....	109	1,037
Portneuf .....			do .....		
Saul-au-Cauchon .....				45	290
Îlots-de-Jérémie .....			2		
*Bethiamits (Bethiamits ou Bersimis) .....			1		
Pointe-aux-Outardes .....	552		110	176	687
Manicouagan .....			5		
*Rivière Godbout .....	86	120	3	13	100
Pointe-des-Monts .....			17	13	£9
Trinité .....	105	243	3		
Ile-aux-Enfants .....			3		
Pointe-aux-Anglais .....					
Rivière-Pentecôte .....				24	127
Caïlles-Rouges .....					
Îlots-à-Caribou .....					
*Rivière-Sainte-Marguerite .....				9	£5
*Sept-Îles .....	191		2		
Rivière-Moïse .....	336	241	35	83	385
Rivière-à-la-Truite .....			18	22	114
Cormoran .....			2		
Pigeon .....			2		
Rivière-au-Bouleau .....			6		
Rivière-Matémek .....			2		
Rivière-à-la-Ohaloupe .....			2		
Rivière Sheldraks .....			2		
Petit-Manitou .....			6		
Rivière-au-Tonnerre .....				24	133
Rivière-du-Loup-Marin .....			5	16	90
Rivière-à-la-Pie .....			3		
Rivière Saint-Jean .....			6	42	240
*Longue-Pointe .....			13	27	173
*Mingan .....			14		
Pointe-aux-Esquimaux .....	560		110	75	310
Betchouan, etc .....	862	1,775			
Nataskouan .....			75	181	967
Nampisijipi .....	358	480		35	177
Havre-à-la-Croix .....			44	53	288
Mécatina .....				22	90
Tête-à-la-Baleine .....	280	410	Non obtenu. }		
Baie-des-Moutons .....				48	254
Tabatière .....					
Anse-des-Danes .....					
Saint-Augustin .....				89	425
Blanc-Sablon .....					
Bonne-Espérance .....					
*Romaine .....	268	341	Non obtenu....		
				68	245
	7,175	6,787	491	1,468	8,457

\* Voir observations sur la page suivante.

Dans les  
la population

Bethiamits ....  
Rivière-Godbout  
Rivière Sainte-M  
Longue-Pointe  
Romaine .....

La popul  
ements, com  
Les états  
monnaire obl  
Rimonski pou  
du révérend p  
Tadoussac, E

N° 7.—Dist

De

Charlottetown .  
La ligne du com  
Summerside  
Alberton  
Charlottetown  
Mount Stewart  
do

Charlottetown .  
La ligne du com  
Cap Traverse  
Cap Jourmain  
Au-Lac  
do  
do

Charlottetown  
Georgetown  
Pictou  
Truro  
do  
do

le Labrador, sur la

Dans les localités marquées d'un astérisque (\*), au cours du précédent tableau, la population se répartit comme suit :

Nom de la localité.		Blancs.		Sauvages.	
Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
1881.	1881.				
131	1,070	56	267	120	480
163	1,133	7	45	8	14
109	1,037	18	110	65	275
45	290	18	96	57	214
176	687			63	245
		99	468	318	1,228

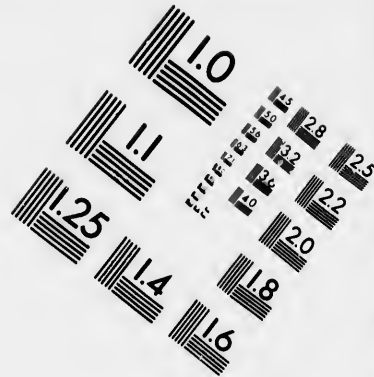
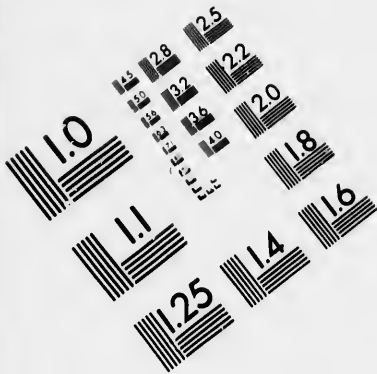
La population donnée dans les recensements de 1871 et de 1881, pour les établissements, comprend celle des localités intermédiaires.

Les états de population pour 1864 ont été obtenus du révérend C. Arnaud, missionnaire oblat ; ceux de 1881 sont dus à l'obligeance de Sa Grandeur l'évêque de Rimouski pour les endroits à partir du Saut-au-Cochon jusqu'à Romaine ; et à celle du révérend père Laberge, secrétaire de Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi, pour Tadoussac, Escoumains, Mille-Vaches et Portneuf.

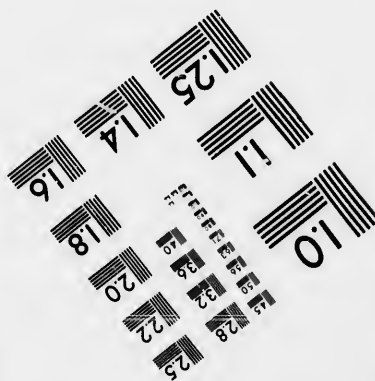
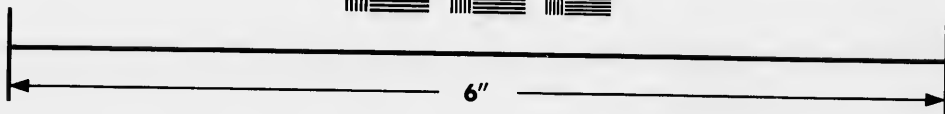
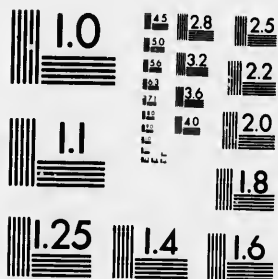
N<sup>o</sup> 7.—DISTANCES—Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et correspondances.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
24	133			
18	90			
42	240	32		Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
27	173	17	49	do do
75	310	53	102	do do
181	967	14	116	do do
35	177	22		do do
53	286	24	46	do do
22	90	39	61	do do
ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.				
48	254			
89	435			
68	245			
1,468	8,457			
ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.				
Charlottetown	Georgetown	46		Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
Georgetown	Pictou	45	91	Steamer "Northern Light."
Pictou	Truro	52	143	L'Intercolonial (embr. de Pictou).
Truro	Halifax, N.E.	62	205	do do
do	Saint-Jean, N.B.	214	357	Chemin de fer Intercolonial.
do	Québec, P.Q.	625	768	do





**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic  
Sciences  
Corporation**

23 WEST MAIN STREET  
WEBSTER, N.Y. 14580  
(716) 872-4503



0  
14 28  
16 32 25  
18 22  
19

10  
57

N<sup>o</sup> 8.—DISTANCES de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

	Distances intermédiaires	Distances de Québec.	
	Milles.	Milles.	
Québec à Moncton, N.-B. ....	500	.....	Chemin de fer Intercolonial. do do
Moncton à Truro, N.-E. ....	125	625	
Truro à Halifax, N.-E. ....	62	687	
Québec à Moncton, N.-B. ....	500	.....	do do
Québec à Saint-Jean, N.-B. ....	89	589	
Québec à Moncton, N.-B. ....	500	.....	do do Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E. Chemin de fer de l'I. P.-E.
Moncton à Pointe-du-Chêne, N.-B. ....	18	518	
Pointe-du-Chêne à Summerside, I. P.-E. ....	35	553	
Summerside à Charlottetown, I. P.-E. ....	49	602	
Québec à Truro, N.-E. ....	625	.....	Chemin de fer Intercolonial. Embranchement de Pictou. do do Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E.
Truro à New-Glasgow, N.-E. ....	43	668	
New-Glasgow à Pictou, N.-E. ....	9	677	
Pictou, N.-E., à Charlottetown, I. P.-E. ....	50	727	
Québec à New-Glasgow, N.-E. ....	668	.....	Ch. de fer Intercol. et embr. de Pictou do des Comtés de l'Est. Bat. à vap. par le canal Saint-Pierre.
New-Glasgow au détroit de Canso. ....	80	748	
Du détroit de Canso à Sydney, C.-E. ....	120	868	

N.B.—Le terminus du chemin de fer Intercolonial se raccordant, à la Pointe-Lévis, avec le chemin de fer du Pacifique Canadien à Québec, a été raccourci de 10 milles en 1885. Les distances, alors, entre Québec et les provinces maritimes, par cette ligne, sont affectées en conséquence, étant 10 milles moins que celles indiquées dans ces tables.

No. 9.—D  
Tém

Québec à la R  
de la Rivière  
Edmundston  
Fredricton à  
de la jonction  
de Saint-Jean

de Québec à l  
de la jonc. de  
do

de la jonction

de Québec à R  
Edmundston  
de Woodstock

de la jonction

de la jonction

de la jonction

De Saint-Jean,  
De Digby à Ann  
D'Annapolis à

De Digby à Yar

NOTE.—Le  
récents tablea  
De Digby à  
struction en 18  
Voir note  
Lévis, qui est r

ar le chemin de fer

No. 9.—DISTANCES depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

fer Intercolonial.

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

do

	Distances inter-médiaires.	Distances de Québec.	
	Milles.	Milles.	
Québec à la Rivière-du-Loup .....	126	.....	Chemin de fer Intercolonial.
de la Rivière-du-Loup à Edmundston, N.-B. ....	80	206	Chemin de Témiscouata.
Edmundston à Frédéricton .....	160	366	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick
Frédéricton à la jonction de Frédéricton .....	22	388	do de Frédéricton.
de la jonction de Frédéricton à Saint-Jean .....	46	434	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
de Saint-Jean à Halifax, N.-E. ....	276	710	Ch. de fer Intercolonial.
de Québec à la jonction de Frédéricton .....	368	.....	Ainsi que ci-dessus.
de la jonc. de Frédéricton à la jonc. de McAdam	40	428	Chemin de fer de St-Jean et du Maine.
do McAdam à Saint-André .....	43	471	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
de la jonction de McAdam à Saint-Stephen....	35	463	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Can.
de Québec à Edmundston .....	208	.....	Comme ci-dessus.
Edmundston à Woodstock, N.-B. ....	113	319	Chemin de fer du N.-Brunswick.
de Woodstock à la jonction McAdam .....	51	370	do et du Canada.
de la jonction de McAdam à Saint-Jean.....	85	455	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
de la jonction de McAdam à Saint-André.....	43	413	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.
de la jonction de McAdam à Saint-Stephen.....	35	405	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.
	Distances inter-médiaire.	Distances de Québec.	
	Milles.	Milles.	
De Saint-Jean, N.-E., à Digby, N.-E. ....	42	.....	} Bat. à vap. p. trav. la baie de Fundy.
De Digby à Annapolis, ch. de f. en partie const.	18	60	
D'Annapolis à Halifax .....	130	190	
De Digby à Yarmouth.....	67	127	Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

NOTE.—Le tableau qui précède, publié dans les rapports précédents, a été modifié d'après les plus récents tableaux des chemins de fer.

De Digby à Annapolis une ligne de chemin de fer est en partie construite et l'on continue sa construction en 1888.

Voir note sur la page précédente, au sujet de nouveau terminus du chemin de fer Intercolonial à Lévis, qui est raccourci de 10 milles.

N° 10.—DISTANCES depuis Port-Arthur (Prince Arthur's-Landing, lac Supérieur) jusqu'à Fort-Garry (Winnipeg), par la route Dawson.

	Milles statutaires.	
	Distances interméd.	Distances totales.
De Port-Arthur au lac Shebandowan.....	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest.....	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg).....	95	452

Le voyage par bateau à vapeur, depuis Collingwood jusqu'à Port-Arthur, est de 532 milles.

La route Dawson a été remplacée par la portion du chemin de fer Canadien du Pacifique maintenant achevée et en exploitation entre Port-Arthur (Baie du Tonnerre, lac Supérieur) et Winnipeg, par le Portage-du-Rat et Selkirk, distance de 439 milles. (Voir tableau suivant.)

N° 11.—DISTANCES de Québec à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Ottawa; de là par Perth, Toronto et Orangeville, par l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Owen-Sound; de là par les steamers du C.C.P., à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; de là par la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg.

ROUTE D'ÉTÉ PAR LES CHEMINS DE FER ET LES VAPEURS DES LACS, 1884 à 1888.

De	A	Milles statutaires.	
		Distances interméd.	Distances totales.
Québec.....	Montréal (Jonction de Saint-Martin), chemin de fer de la Rive-Nord.....	159	159
	Ottawa, ligne principale du C. O. P. ....	108	267
	Perth, ligne auxiliaire du C. O. P. ....	59	326
	Jonction de Toronto à 4½ milles de Toronto	199	525
	Orangeville.....	43½	568½
	Owen-Sound.....	73½	642
	Canal du Sauv. Sainte-Marie—Vapeur—Lac Huron.....	250	892
	Port-Arthur—Vapeur—Lac Supérieur.....	280	1,172
	Winnipeg, ligne principale du C. O. P.....	439	1,601

NOTE.—La route de Québec, à Montréal, par le chemin de fer de la Rive-Nord, est de 171 milles; de là à Toronto, par le Grand-Tronc, 333 milles; de là à la jonction de Toronto, 4½ milles, ou 509 milles en tout depuis Québec.

Pour les distances par la route qui précède jusqu'à Port-Moody et Yokohama, en partant de Liverpool, voir la Partie IV, table n° 2.

Pour les tableaux comparatifs des distances depuis Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, jusqu'à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les plus courtes routes océaniques, et par les plus courtes routes de chemins de fer au Canada et aux États-Unis, dans l'Amérique du Nord, voir Partie IV.

Pour le coût de la construction des chemins de fer de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien, pour les subventions accordées à ces chemins de fer et à d'autres chemins de fer, et pour d'autres détails, voir Partie IV.

N° 12.—MA

Emerson, from  
du chemin  
Winnipeg . . .  
Portage-la-Pr  
Brandon . . . .  
Regina . . . .  
Calgary . . . .

CHIFFRE DE la popul

Assiniboia . . . .  
Beautiful Plain  
Brandon-Est . . .  
Brandon-Ouest  
Carillon . . . .  
Cartier . . . .  
Cypress . . . .  
Genie . . . .  
Dufferin-Nord.  
Dufferin-Sud.  
Emerson . . . .  
Kildonan et Sa  
Lakeside . . . .  
La Verandrye .  
Lorne . . . .  
Minnedosa-Est.  
Minnedosa-Oue  
Morris . . . .  
Mountain . . . .  
Norfolk . . . .  
Portage . . . .  
Rockwood . . . .  
Russell . . . .  
Saint-André . . .  
Saint-Boniface .  
Saint-Clement .  
Saint-François .  
Shoal Lake . . .  
Souris . . . .  
Springfield . . .  
Turtle Mountain  
Westbourne . . .  
Winnipeg (Nord  
Woodlands . . . .

Rivière Rouge . .  
Rivière Assinibo  
Lac Winnipeg . .  
Rivière Saskatch  
Rivières Athaba

ling, lac Supérieur  
wson.

N° 12.—MANITOBA et Territoire du Nord-Ouest—Population—Propriété—Navigation.

Milles statutaires.	
Distances interméd.	Distances totales.
45	45
312	337
95	432

Localités.	1884.	
	Population.	Valeur de la propriété imposable.
Emerson, frontière des Etats-Unis 65 milles de Winnipeg, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique		\$
Winnipeg	1,500	706,725
Portage-la-Prairie	26,000	27,432,900
Brandon	2,551	2,300,000
Régina	2,082	3,014,306
Calgary	613	500,000
	300	500,000

est de 532 milles.  
on du Pacifique mainte-  
rieur) et Winnipeg, pa

CHIFFRE DE LA POPULATION ET DES VOTEURS.—Ce qui suit est un sommaire classifié de la population et des voteurs dans chacun des nouveaux districts électoraux, en 1886.

chemin de fer de la  
a; de là par Perth,  
de fer Canadien de  
C.C.P., à travers les  
no-mère du chemin

Localités.	Population.	Voteurs.
Assiniboia	795	108
Beautiful Plains	1,665	654
Brandon-Est	2,919	1,247
Brandon-Ouest	2,855	1,396
Carillon	1,661	642
Cartier	1,112	788
Cypress	2,194	913
Dennis	2,735	1,289
Dufferin-Nord	1,750	1,294
Dufferin-Sud	1,607	1,872
Emerson	4,813	869
Kildonan et Saint-Paul	787	553
Lakeside	Incomplet.	Incomplet.
La Verandrye	2,739	920
Lorne	2,210	1,149
Minnedosa-Est	2,372	1,339
Minnedosa-Ouest	1,400	644
Morris	7,398	1,700
Mountain	2,419	1,196
Norfolk	1,918	925
Portage	Incomplet.	Incomplet.
Rockwood	1,771	902
Russell	1,420	744
Saint-André	1,639	701
Saint-Boniface	2,149	807
Saint-Clement	1,046	605
Saint-François-Xavier	1,026	1,007
Shoal Lake	2,175	1,731
Souris	1,185	529
Springfield	1,262	638
Turtle Mountain	3,048	1,377
Westbourne	1,195	350
Winnipeg (Nord et Sud)	19,574	7,891
Woodlands	1,721	952

ACS, 1884 à 1888.

Milles statutaires.	
Distances interméd.	Distances totales.
159	159
108	267
59	326
199	525
43	568
73	642
250	892
280	1,172
429	1,601

de 171 milles; de là  
to, 4 1/2 milles, ou 508

, en partant de Liver

l'Atlantique, jusqu'  
iques, et par les plus  
l'Amérique du Nord,

Pacifique Canadien,  
semins de fer, et pour

Rivières.	Longueur navigable.	Nombre de bateaux à vapeur.
	Milles.	
Rivière Rouge	100	10
Rivière Assiniboine	700	2
Lac Winnipeg	350	9
Rivière Saskatchewan	1,000	5
Rivières Athabasca et de la Paix	1,000	1

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.  
CONSTRUITES.

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de l'établissement
De	A	Intermédiaires.	Total.	Lignes complètes.	
<i>Terreneuve.</i>					
Port-aux-Basques .....	Phare du Cap Ray .....	14		14	1er avril 1881
<i>Section du Cap-Breton.</i>					
Meat-Cove .....	Baie d'Achépé .....	10½			7 nov. 1881
Baie d'Achépé (Aspee) .....	Havre-O'Neil (Maison à Mi-chemin) .....	15	25½		1er août 1881
Havre-O'Neil .....	Baie Nord d'Iganiche .....	9	34½		
Baie Nord d'Iganiche .....	Havre d'Iganiche .....	10½	45		1er avril 1881
Havre d'Iganiche .....	McLennan's .....	23	68		
Havre de Sainte-Anne .....	Sainte-Anne (Baie du Sud) .....	19	87		
Baddeck .....	Baddeck (ligne de ceinture) .....	13	100		1er jan. 1881
Englishtown .....	Englishtown .....	6	106		19 juil. 1881
Anse de Kelly .....	Anse de Kelly .....	2	108		
Grand-Bras-d'Or .....	Grand-Bras-d'Or (¾ mille de câble) .....	6	114		
Grand-Bras-d'Or .....	Sydney Nord .....	12½	126½		7 nov. 1881
	Lignes aériennes..... 12c				
	Câble .....	0½		128½	
<i>Iles de la Madeleine.</i>					
Amherst .....	Phare d'Amherst .....	9			10 juin 1881
Phare d'Amherst .....	Village de l'Étang-du-Nord .....	15	24		1er déc. 1881
Village de l'Étang-du-Nord .....	Phare do .....	1	25		do
Phare do .....	Havre-aux-Maisons (1¼ mille de câble) .....	8	33		do
Havre-aux-Maisons .....	Ile de Wolfe .....	28½	61½		25 sept. 1881
Ile de Wolfe .....	Grosse-Ile .....	11	72½		17 août 1881
Grosse-Ile .....	Grande-Entrée .....	11	83½		18 fév. 1882
do .....	I. aux Oiseaux (tout câble) .....	18½	101½		20 août 1881
do .....	Meat-Cove do .....	55	156½		7 nov. 1881
	Lignes aériennes..... 83c				
	Câble .....	73c		156½	
<i>Pointe-Basse, C.B., Nouvelle-Ecosse.</i>					
Lingan .....	Pointe-Basse .....	5		5	1er août 1881
<i>Section de la Nouvelle-Ecosse</i>					
Dartmouth .....		0			Oct. 1879.
Mnaquodoboit .....		28½	28½		
H.-aux-Nav. via Anse-aux-M. .....		23½	52		
Tangier .....		18	70		
Sheet-Harbour .....		20½	72½		
Havre-du-Castor .....		18	90½		
Liscomb .....		10	100½		
Sherbrooke .....		36	136½		
Havre d'Isaac .....		11½	148		
Anse de Manthorn .....		38	184		
Turbay .....		3	187		
Whitehaven (ligne de ceint.) .....		10	197		
		11	208		

L'ÉTAT.

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—Suite.

CONSTRUITES—Suite.

Distances en milles.	Date de leur établissement.	Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
		De	A	Inter-médiaires.	Total.	Lignes complètes	
14	1er avril 1885	<i>Escuminac.</i>					
		Chatham .....	Ruisseau-Noir .....	5½			
		Ruisseau-Noir .....	Baie-du-Vin .....	15	20½		
		Baie-du-Vin .....	Escuminac .....	9½	30		
	7 nov. 1885	Escuminac .....	Phare de la Pointe-Escuminac	12	42		
	1er août 1885	<i>Quarantaine.</i>				42	1er fév. 1885.
	1er avril 1884	Québec .....	L'Ange-Gardien .....	13			
		L'Ange-Gardien .....	St-Pierre (¾ mille de câble)	4	17		
		St-Pierre .....	Sainte-Pétronille .....	4½	21½		
	1er jan. 1884	Sainte-Pétronille .....	Saint-Laurent .....	6½	28		1er déc. 1884.
	19 juil. 1884	Saint-Laurent .....	Saint-Jean .....	7	35		
		Saint-Jean .....	Saint-François .....	6½	41½		
		Saint-François .....	Quai de la Grosse-Ile (y compris 5½ milles de câble) .....	9	50½		1er mars 1885.
	7 nov. 1885	Quai de la Grosse-Ile .....	Hôpital .....	1½	52		Juin, 1885.
126½			Milles.				
			Lignes aériennes .....	46			
			Câbles .....	6			
						52	
	10 juin 1884						
	1er déc. 1884						
	do						
	do						
	25 sept. 1884						
	17 août 1884						
	18 fév. 1884						
	20 août 1884						
	7 nov. 1884						
156½							
5	1er août 1884						
	Oct. 1879.						

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*  
CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-mé-diaires.	Total.	Lignes complètes	
<b>BAIE DE FUNDY.</b>					
<i>Section de Campo-Bello, N.-B.</i>					
Rast-Port, Maine. ....	Welchpool (1½ mille de câble)	3½			1er mai 1880.
Welchpool. ....	Cable-Hut (Ause de la Liberté)	7½		9½	
<i>Section de Grand-Manan.</i>					
Anse-de-la-Liberté .....	Cable-Hut (Long-Rem.) câble	7½			18 nov. 1880
Long-Remous .....	Anse-de-Flagg .....	3	10½		
Anse-de-Flagg .....	Anse-de-Woodward .....	6	16½		
Anse-de-Woodward .....	Grand-Havre .....	2	18½		
Grand-Havre .....	Anse-au-Loup-marin .....	4½	22½		
Anse-au-Loup-marin .....	Southern-Head .....	5½	28½		
	Lignes aériennes..... 29			28½	
	Câbles .....	9½			
		38½		38½	
<i>Anticosti.</i>					
Bassin-de-Gaspé .....	L'Anse-à-Fougère .....	28			16 oct. 1880
L'Anse-à-Fougère .....	Pointe-Sud-Ouest (tout câble) À travers le chenal sud du Saint-Laurent .....	44½	72½	72½	
Baie-aux-Renards. ....	Pointe-Heath .....	23			11 août 1880
Pointe-Heath. ....	Pointe-Sud. ....	32½	55½		
Pointe-Sud. ....	Orique-à-la-Chaloupe. ....	17½	73		20 juillet 1880
Orique-à-la-Chaloupe. ....	Lac-Salé .....	52½	125½		7 do 1880
Lac-Salé .....	Pointe-Sud-Ouest .....	15	140½		19 oct. 1880
Pointe-Sud-Ouest .....	Rivière-Jupiter .....	7	147½		18 do 1880
Rivière-Jupiter .....	Rivière-à-la-Loutre .....	17½	165		
Rivière-à-la-Loutre .....	Rivière-des-Becs-Scies .....	22	187		8 oct. 1880
Rivière-des-Becs-Scies .....	Cap-à-l'Aigle (Baie Ellis). ...	10	197		
Cap-à-l'Aigle. ....	Baie-de-l'Ouest .....	14	211		1er août 1880
Pointe-Ouest .....	Baie-des-Anglais .....	3	214		1er juill. 1880
	Lignes aériennes..... 242			214	
	Câble .....	44½			
				286½	
<i>Rive sud du Saint-Laurent.</i>					
Grand-Métis .....	Bassin-de-Gaspé .....	206		206	

Rive Nord de  
Québec.....  
Murray Bay.  
Saint-Fidèle.  
Saint-Siméon  
Rivière-aux-  
Baie des Roch  
Anse-du-Port  
Tadoussac....  
Bergeronne s.  
Tadoussac....  
Tadoussac....  
Village de Po  
Phare de  
Saint-au-Coch  
Betsamits (Be  
Pointe-aux-O  
Manicouagan  
Rivière Godb  
Pointe-des-Mo  
Baie-de-la-Tri  
Pentecôte. ....  
Sept-Iles.....  
Rivière-Moisy.  
Rivière-à-la-C  
Poste de Ming  
Pointe-aux-Esc  
Nataskonan  
Tahikaska.....  
Wapitigum....  
Mécatina.....  
Shectica.....  
Bonne-espéran  
Anse-au-Blanc  
Baie de Fortea  
Norm.—La  
depuis Québec  
partir de Murr  
novembre 1886  
Sablou, ou jusq  
Voir les ta  
Les distanc  
qu'elles ont été  
Norm.—L  
ments faits par  
baies, etc., à la  
Pentecôte à  
Sept-Iles à  
Rivière-Mo



AT—Suite.

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—Suite.  
CONSTRUITES ET PROJÉTÉES.

Stant en	Date de leur établissement	Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement
		De	A	Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes	
		<i>Rive Nord du Saint-Laurent.</i>					
		Québec.....	Murray Bay.....	90			Ligne de la Côte de Tété. G. N. W.
		Murray Bay.....	Saint-Fidèle.....	10	10		
		Saint-Fidèle.....	Saint-Siméon.....	11	21		} 23 juill. 1881.
		Saint-Siméon.....	Baie des Rochers.....	12	31		
		Rivière-aux-Canards.....	St-Etienne (ligne de ceinture)	17			} Nov. 1886.
		Baie des Rochers.....	Anse-du-Portage.....	11	44		
	1er mai 1880	Anse-du-Portage.....	Tadoussac (14 mille de câble à l'embouchure du Saguenay)	2	46		} 23 juill. 1881.
		Tadoussac.....	Bergeronnes.....	15	61		
		Bergeronnes.....	Escoumains.....	12	73		} 7 nov. 1881.
		Escoumains.....	Saut-au-Mouton.....	16	89		
	18 nov. 1880	Saut-au-Mouton.....	Village de Portneuf.....	11½	100½		} Octobre 1882.
	26 nov. 1880	Village de Portneuf.....	Phare de do.....	9	109½		
	18 janv. 1881	Phare de do.....	Saut-au-Cochon.....	7	116½		} Octobre 1882.
	1er nov. 1881	Saut-au-Cochon.....	Betsimitis (Bersimis).....	31	147½		
	18 janv. 1881	Betsimitis (Bersimis).....	Pointe-aux-Outardes (câble).....	12	159½		} Août 1883.
	28½	Pointe-aux-Outardes.....	Manicouagan.....	18	177½		
		Manicouagan.....	Rivière Godbout (câble).....	26	203½		} Octobre 1883.
		Rivière Godbout.....	Pointe-des-Monts.....	18½	222		
		Pointe-des-Monts.....	Baie-de-la-Trinité.....	7½	229½		} do
		Baie-de-la-Trinité.....	Pentecôte.....	31	260½		
		Pentecôte.....	Sept-Iles (*voir la note).....	160	36½		} do
		Sept-Iles.....	Rivière Moisy (*voir la note).....	18	37½		
			Total en opération.....	398½			} 24 déc 1884.
			Lignes aériennes.....	356½			
			Câbles.....	39½			} 4 février 1885.
	16 oct. 1880	Rivière-Moisy.....	Riv. à-la-Chaloupe (*voir note).....	60			
	72½	Rivière à-la-Chaloupe.....	Poste de Mingan.....	50			} 4 février 1885.
	11 août 1880	Poste de Mingan.....	Pointe-aux-Esquimaux.....	18			
	20 juillet 1880	Pointe-aux-Esquimaux.....	Nataakouan.....	64			} 1er nov. 1886.
	27 do 1880	Nataakouan.....	Tshikaska.....	18			
	7 do 1880	Tshikaska.....	Wapitaguam.....	42			} Distance estimée. Projétée.
	19 oct. 1880	Wapitaguam.....	Mecatina.....	33			
	18 do 1880	Mecatina.....	Shecatina.....	50			} Distance estimée. Projétée.
	8 oct. 1881	Shecatina.....	Bonne Espérance.....	49			
	1er août 1881	Bonne-Espérance.....	Anse-au-Blanc-Sablon.....	24			} Distance estimée. Projétée.
	1er juill. 1881	Anse-au-Blanc-Sablon.....	Baie de Forteau.....	12			
	214	Baie de Forteau.....	Phare de Pointe-Amour.....	4½			} Distance estimée. Projétée.
	286½		Distance totale.....	620			

NOTE.—La ligne télégraphique de la rive nord qui a été sous le contrôle d'une compagnie privée depuis Québec jusqu'à la Murray Bay, a été prolongée par le gouvernement fédéral, depuis 1881, à partir de Murray Bay, en descendant jusqu'à un point situé à 45 milles en bas de la Rivière-Moisy, 1er novembre 1886, et doit être continuée jusqu'à la Baie-de-Forteau, 1½ milles à l'est de l'Anse-au-Blanc-Sablon, ou jusqu'au phare de la Pointe-Amour, à l'entrée d'amont du Détroit de Belle-Île.

Voir les tables précédentes N° 5, 6, 7.

Les distances indiquées dans la table n° 5 ne s'accordent pas avec celles ci-dessus, pour la raison qu'elles ont été estimées dans plusieurs cas, et que la ligne télégraphique ne suit pas partout la même route.

\* NOTE.—Les distances données sur les tableaux antérieurs ont été estimées d'après des mesuréments faits par eau entre les caps. Par mesurément réel, la ligne, telle que construite, autour des baies, etc., a la longueur qui suit:

Pentecôte à Sept-Iles..... 100 milles.

Sept-Iles à Rivière-Moisy..... 18 do

Rivière-Moisy descendant à la R. au Marisier (15 milles à l'ouest de la R. Chaloupe)..... 45 do

**No. 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—Suite.**  
**CONSTRUITES.**

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-mé-diaires.	Total.	Lignes complètes.	
<i>Chicoutimi.</i>					
Baie-St-Paul.....	Saint-Urbain.....	9	.....	.....	1er sept. 1881.
St-Urbain.....	Petit Lac Hal Hal (La Oruche)	37	46	.....	
Petit Lac Hal Hal (La Oruche).....	Saint-Alexis.....	31½	77½	.....	
St-Alexis.....	Saint-Alphonse de Bagotville.	3	80½	.....	
St-Alphonse de Bagotville.	Chicoutimi.....	11½	92	.....	
<i>Lignes dans le Nord-Ouest.</i>					
Ligne aérienne.....		.....	.....	92	
Stat. de ch. f. de Qu'Appelle	Fort-Qu'Appelle .....	17	.....	.....	Jan. 1883.
Fort-Qu'Appelle.....	Buttes du Tondre.....	46	83	.....	Sept. 1883.
Buttes du Tondre.....	Humbolt.....	78	141	.....	1878-9.
Humbolt.....	Saskatchewan.....	55	196	.....	Nov. 1883.
Saskatchewan.....	Battleford.....	85	281	.....	1878-9.
Saskatchewan (Traverse de Clark).....	Princee Albert, ligne d'embranchement	.....	.....	83	Déc. 1883.
Battleford.....	Fort Pitt Nouvelle ligne.....	89	370	.....	Août 1887.
Battleford.....	Victoria do .....	138½	508½	.....	do 1887.
Victoria.....	Fort-Saskatchewan do .....	49	557½	.....	do 1887.
Fort-Saskatchewan.....	Fort Edmonton do .....	24	581½	.....	1878-9.
				581½	
<i>Embranchements.</i>					
Traverse de Clark.....	Saskatoon .....	.....	.....	14	Mai 1885.
Edmonton.....	Saint-Albert.....	.....	.....	9	
<i>Sections du sud du chemin de fer.</i>					
*Jonction de Galt.....	Lethbridge.....	107	.....	.....	Mai 1885.
Lethbridge.....	McLeod.....	28½	135½	.....	
McLeod.....	Fort-McLeod.....	2	136	136	
McLeod.....	Montagne-des-Bois.....	.....	.....	90½	
.....	.....	.....	.....	90½	Jun 1885.
Total, lignes du N.-Ouest.....				914	

\* Louée à la "North-Western Coal and Navigation Company."

N.B.—La construction de la nouvelle ligne, de Battleford à Edmonton, sur la rive nord de la Saskatchewan-Nord, a été complétée, et l'ancienne ligne abandonnée le 1er août 1887.

La nouvelle ligne est en partie construite sur des poteaux de fer, les distances, etc., sont comme suit:—

	Milles.
Battleford à Fort-Pitt, poteaux de fer.....	89
Fort-Pitt à Moose, poteaux d'épinette rouge.....	82
Moose à Victoria do .....	76½
Victoria au Fort-Saskatchewan, poteaux d'épinette rouge.....	49
Fort-Saskatchewan à Edmonton do .....	24
Total.....	300½

Lignes aérie  
Victoria  
Nanaimo  
Victoria  
Corr. par le  
Pointe-  
Câbles du d  
Traverse  
do  
Ile Vald  
Lignes aérie  
Pointe-C  
Granvill  
New-We  
Matiqui  
Crique-d  
do  
Traverse de  
paler  
Lignes d'em  
De New-  
(Y comp. ½ m  
De New-  
N.B.—P  
8 milles de M  
I  
C  
Voir pa

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*  
 COLOMBIE-BRITANNIQUE—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

CONSTRUITES.

es en	Date de leur établissement.
.....	1er sept. 1881.
92	Jan. 1883.
.....	Sept. 1883.
.....	1878-9.
.....	Nov. 1883.
.....	1878-9.
83	Déc. 1883.
.....	Acût 1887.
.....	do 1887.
.....	do 1887.
.....	1878-9.
581½	
14	.....
9	Mai 1885.
.....	
136	Mai 1885.
90½	Juin 1885.
.....	
914	

Localités.		Date de la construction.	Milles.
De	A		
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Lignes aériennes de l'île Vancouver—			
Victoria.....	Baie-du-Départ.....	1878	74½
Nanaimo.....	Valdés.....	1881	15
Victoria.....	Pointe-Clover.....	1884	2½
Corr. par le câble avec le Terr. de Washington			
Pointe-Clover.....	Dungeness.....	1884	17
Câbles du détroit de Georgie—			
Traverse du Bras Saanich.....		1878 et 1881	2
do de l'île Gabriola.....		1881	1
Île Valdés.....	Pointe-Gray.....	1881	20
Lignes aériennes, Col.-Britann, continent—			
Pointe-Gray.....	Granville.....	1881	15
Granville.....	New-Westminster.....	1881	11½
New-Westminster.....	Matsqui (y compris câbles).....	1884 et 1881	35½
Matsqui.....	Grique-de-la-Cache do.....	1884 et 1878	181
Criques-de-la-Uache.....	Barkerville, Cariboo.....	1865 et 1878	272½
do.....	Kamloops.....	1878	48
Traverses de la rivière Fraser (lignes principales) 2 câbles d'un ½ mille chaque.....			
		1881	½
Lignes d'embranchements—			
De New-Westminster à Ladner's Landing.....			18
(Y comp. ½ m. de câble qui trav. la riv. Fraser.)			
De New-Westminster à Port-Moody.....			7½
Total de milles.....			721½

N.B.—Plus un fil additionnel de 44 milles entre New-Westminster et la frontière des États-Unis à 8 milles de Matsqui.

Ligne aérienne.....	Milles.
Câbles.....	680½
	41
	<u>721½</u>

Voir page suivante.

sur la rive nord de t 1887.

es, etc., sont comme

Milles.
..... 89
..... 62
..... 76½
..... 49
..... 24
..... 300½

**N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—Fin.**  
**COLOMBIE-BRITANNIQUE—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.**

**PARTIE TRANSFÉRÉE À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.**

	Milles.
Les anciennes lignes entre Victoria et la Crique-de-la-Oache (compre- nant: les câbles à travers le détroit de George).....	356
Et de la Crique-de-la-Oache à Kamloops.....	48
Ainsi que les embranchements :—	
De New-Westminster à Port-Moody.....	7½
De Victoria à Dungeness. Câble à travers le détroit de San-Juan- de-Fuca.....	19½
<b>Total transféré à la Cie du ch. de fer Can. du Pac. ...</b>	<b>431</b>

**PARTIE MISE EN OPÉRATION PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE POUR LE COMPTE DE L'ÉTAT.**

La nouvelle ligne longue de 4 milles, qui a été construite et qui relie la station de Ashcroft à la Crique-de-la-Oache.

	Milles.
Cette ligne et celle s'étendant de la Crique-de-la-Oache à Baskerville, me- surent.....	272½
Et l'embranchement de New-Westminster au débarcadère de Ladner .....	18
<b>Total opéré par la Cie du ch. de fer C. du P. pour l'Etat.</b>	<b>290½</b>
<b>Total des anciennes lignes.....</b>	<b>721½</b>

**MEMO**—La station de Ashcroft est située sur la ligne du chemin de fer. Le Ashcroft indiqué sur les cartes imprimées n'a été qu'un bureau temporaire, depuis abandonné, et situé à quelque distance à l'ouest de la station Ashcroft.

La distance entre Victoria et Nanaimo est d'environ 73 milles.

Celle entre Victoria et Esquimaux d'environ 3 milles.

N° 13.—  
mar  
dan

Terreneuve  
De Po

Nouvelle-E  
De Syd  
De Dar  
De la F  
De Bar  
De Mab

Nouveau-B  
Lignes  
De Cha

Québec—  
Rive Su  
de  
Bureau  
Iles de  
Ile d'Ar  
Rive no  
Chicout  
Quarant

Territoire d  
Colombie-Br

Voir les  
Ouest et de l

N° 13. — Résumé indiquant la proportion des lignes télégraphiques aériennes et sous-marines possédées, subventionnées ou exploitées par le gouvernement de l'Etat dans les diverses provinces.

Milles.	Distances en milles.				Grand total.
	Longueur de la ligne.		Longueur totale.		
	Aérien.	Câbles.	Aérien.	Câbles.	
356 48 7½ 19½ 431	Terreneuve—Ligne subventionnée— De Port-aux-Basques au Cap-Ray.....				14
	Nouvelle-Ecosse— De Sydney à Meat-Cove.....				126
	De Dartmouth à Torbay (subventionnée).....				208
	De la Pointe-Basse à Lingan.....				5
	De Barrington à l'Île du Cap-Sable.....				18
	De Mabou à Chéticamp.....				53
	Nouveau-Brunswick— Lignes de la Baie de Fundy.....				29
	De Chatham à Escuminac.....				42
	Québec— Rive Sud (subventionnée) de Grand-Métis au Bassin de Gaspé.....				208
	Bureaux de la Cie de télégraphe <i>Great-North-Western</i> . Îles de la Madeleine.....				
	Île d'Anticosti.....				83½
	Rive nord du Saint-Laurent.....				242
	Chicoutimi.....				354½
	Quarantaine, Grosse-Île.....				92
	Territoire du Nord-Ouest.....				46
	Colombie-Britannique.....				914
	Totaux.....				680½
	3,113½	216½	1,025	182	3,328½

Voir les notes des pages précédentes relativement aux lignes de Québec, du Territoire du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique.

---

---

LIGN.

---

---

---

T A R I F

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

---







## N° 13.—RÉGIME TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—CANADA.

LOCALITÉS—DISTANCES—TARIFS.

Localités.	Distances totales en milles.			Taux pour une dépêche de 10 mots, et pour chaque mot additionnel. Adresses et signatures gratis.
	Lignes terres-tres.	Câble.	Totaux.	
<b>Nouvelle-Ecosse—</b>				
Entre Sydney-Nord et Meat-Cove, Cap-Nord.....	128	$\frac{1}{2}$	128 $\frac{1}{2}$	25c. et 2c.
Entre Barrington et le p. are du cap de l'Île-de-Sable.....	18	1 $\frac{1}{4}$	17 $\frac{1}{4}$	12c. et 1c.
<b>Nouveau-Brunswick—</b>				
Entre les bureaux du Grand-Manan.....	21	.....	.....	15c. et 1c.
do do do et Campo-Bello.....	8	7 $\frac{1}{2}$	.....	25c. et 2c.
do do do et Eastport, Mairs, E.-U.....	.....	1 $\frac{1}{2}$	.....	.....
Entre Chatham et Escuminac.....	42	.....	80 $\frac{1}{2}$	{ 25c. et 2c. 15c. et 1c.
<b>Québec—</b>				
Entre les bureaux des îles-de-la-Madeleine.....	83 $\frac{1}{2}$	.....	.....	25c. et 2c.
do do do et Sydney-Nord.....	128 $\frac{1}{2}$	73 $\frac{1}{2}$	283 $\frac{1}{2}$	75c. et 5c.
do do de l'Île d'Anticosti.....	214	.....	.....	25c. et 2c.
do do do et Gaspé.....	28	44 $\frac{1}{2}$	286 $\frac{1}{2}$	75c. et 5c.
do do de la Rive Nord du St-Laurent, à l'est de Bersimis.....	.....	.....	.....	15c. et 1c. } Suiwant
do do de la Rive-Nord du St-Laurent, à l'est et à l'ouest de Bersimis..	430 $\frac{1}{2}$	38 $\frac{1}{2}$	469 $\frac{1}{2}$	35c. et 2c. } la distance
do do l'Île d'Orléans.....	24	.....	.....	15c. et 1c.
do do do et Québec.....	17	.....	.....	15c. et 1c.
do do do et Grosse-Île.....	5	5 $\frac{1}{2}$	.....	25c. et 1c.
do do Grosse-Île et Québec.....	.....	.....	52	25c. et 1c.
<b>Territoire du Nord-Ouest—</b>				
Entre Qu'Appelle et Edmonton.....	537	.....	.....	.....
<b>Embranch. de la Traverse-de-Clark à Prince-Albert</b>	83	.....	.....	75c. et 5c.
do do Saskatoon.....	14	.....	.....	.....
do d'Edmonton à Fort-Saskatchewan.....	24 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....
do do Fort Albert.....	9	.....	.....	.....
do de la Jonction-de-Galt à Fort-McLeod..	138	.....	.....	.....
do de la Mâchoire-de-l'Original à la Montagne-de-Bois.....	90 $\frac{1}{2}$	.....	894 $\frac{1}{2}$	.....
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 75c. et 5c. suivant la distance.				
<b>EXEMPLE—</b> De Qu'Appelle à Fort-Qu'Appelle, distance de 17 milles, le taux sera de 25c. pour 10 mots et de 2c. pour chaque mot additionnel; de Qu'Appelle à Battleford, distance de 281 milles, le taux est de 50c. pour 10 mots et de 3c. pour chaque mot additionnel				
<b>Colombie-Britannique—</b>				
Entre Ashcroft et Barkerville.....	276 $\frac{1}{2}$	.....	276 $\frac{1}{2}$	50c. et 3c.
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 50c. et 3c. suivant la distance, tel qu'expliqué dans l'exemple ci-dessus.				

En proportion de sa population le Canada jouit de plus grands avantages sous le rapport du télégraphe que tout autre pays du monde. Il y a en Canada un bureau télégraphique par 1,914 âmes, tandis que le rapport n'est que d'un bureau pour 3,700 âmes aux États-Unis, et de un pour 6,508 dans la Grande-Bretagne. Grâce à de tels moyens de communication, même dans les régions éloignées, où la population est faible pour le présent, l'immigrant ne se sent pas loin de son pays d'origine, quel que soit l'endroit où il se fixe au Canada, et il lui est possible de disposer de ses récoltes, etc., aux meilleures conditions possibles.

° 14.— SUP  
d'après  
n'y a p  
dignes d

Continent

Europe.....

Asie.....

Afrique.....

N.B.—Pos

## CANADA.

N° 14.— SUPERFICIE et population du globe terrestre, compilées autant que possible d'après les derniers recensements officiels de chaque pays. Pour les pays où il n'y a pas eu de recensement, les chiffres ont été tirés des évaluations les plus dignes de foi.

Taux pour une dépêche de 10 mots, et pour chaque mot additionnel. Adresses et télégrammes gratuits.	Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
25c. et 2c.	Europe.....	Austro-Hongrie.....	1880	240,274	37,882,712
12c. et 1c.		Belgique.....	1885	11,373	5,853,278
15c. et 1c.		Iles Britanniques et Gibraltar, etc.....	1881	121,609	35,416,120
25c. et 2c.		Bulgarie.....	1881	24,899	2,007,919
{ 25c. et 2c. 15c. et 1c. 75c. et 5c.		Danemark and Islande.....	1880	55,769	2,002,704
25c. et 2c.		France.....	1886	204,092	38,218,903
{ 25c. et 2c. 15c. et 1c. 75c. et 5c.		Empire allemand.....	1885	211,196	46,552,680
25c. et 2c.		Grèce.....	1879	26,914	1,979,453
75c. et 5c.		Hollande (Pays-Bas).....	1885	12,848	4,336,012
25c. et 2c.		Italie.....	1885	114,410	29,699,785
75c. et 5c.		Monténégro.....	1879	3,550	250,000
15c. et 1c. } Suivant 35c. et 2c. } la distance.		Portugal.....	1881	35,552	4,708,178
15c. et 1c.		Roumanie.....	.....	46,314	5,376,000
15c. et 1c.		Russie d'Europe.....	.....	2,281,528	93,973,425
15c. et 1c.		Servie.....	1886	18,759	1,852,321
15c. et 1c.		Espagne.....	1884	197,787	16,958,178
15c. et 1c.		Suède et Norvège.....	1885	294,184	6,489,669
15c. et 1c.	Suisse.....	1880	15,992	2,546,102	
75c. et 5c.	Turquie d'Europe.....	.....	126,013	8,987,040	
		<b>Total.....</b>		<b>4,020,731</b>	<b>340,790,479</b>
15c. et 1c. } Suivant 35c. et 2c. } la distance.	Asie.....	Afghanistan.....	.....	278,600	2,500,000
15c. et 1c.		Arabie (Ind.).....	.....	1,500,000	3,265,000
15c. et 1c.		Belochistan.....	.....	140,000	1,000,000
15c. et 1c.		Inde anglaise.....	.....	1,129,630	208,870,421
15c. et 1c.		Empire chinois, y compris possessions françaises.....	.....	4,519,160	430,278,110
15c. et 1c.		Iles des Indes Orientales.....	.....	786,500	34,600,000
15c. et 1c.		Autres Indes.....	.....	873,161	36,504,250
75c. et 5c.		Turkistan indépendant.....	.....	194,346	3,000,000
		Japon.....	.....	148,466	38,700,118
		Persé.....	.....	610,000	7,854,000
		Etablissements portugais.....	.....	7,923	843,256
		Russie d'Asie.....	.....	6,195,763	10,028,435
	Turquie de.....	.....	730,008	16,174,156	
	Inde.....	.....	471,549	52,002,924	
		<b>Total.....</b>		<b>17,585,073</b>	<b>833,121,870</b>
50c. et 3c.	Afrique.....	Abyssinie.....	.....	168,000	3,000,000
		Algérie et autres possessions françaises.....	.....	575,421	5,000,000
		Afrique britannique du Sud.....	.....	466,000	3,000,000
		Afrique Centrale, y comp. Somah et Gallas.....	.....	4,000,000	50,000,000
		Egypte.....	1882	384,345	6,500,000
		Côte d'Or, Sierra-Leone, etc.....	.....	19,784	711,546
		Libérie.....	.....	15,000	1,100,000
		Guinée inférieure.....	.....	280,000	2,000,000
		Madagascar.....	.....	228,500	3,600,000
		Maroc.....	.....	219,000	8,000,000
		Etats libres d'Orange.....	1880	41,640	133,518
		Etablissements Portugais.....	.....	697,335	2,488,808
		Sahara.....	.....	2,500,000	5,000,000
		Sénégal.....	.....	147,000	4,000,000
		Soudan.....	.....	1,250,000	30,000,000
	Transvaal.....	.....	112,700	800,000	
	Tripoli.....	.....	344,000	1,200,000	
	Tunis.....	.....	45,718	2,000,000	
	Zanzibar.....	.....	625	200,000	
	Etats libres de Oongo.....	.....	1,056,200	27,000,000	
		<b>Total.....</b>		<b>12,541,266</b>	<b>185,633,570</b>

N.B.—Possessions françaises en Asie—environ 80,000 milles carrés—17 millions d'âmes.

N° 14.—SUPERFICIE et population du globe, etc.—*Suite.*

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés. anglais.	Population.	
Amérique du Nord...	Confédération canadienne.....	1881	3,470,392	4,550,000	
	Groënland (territoire libre de glaces.....)	1879	34,015	10,000	
	Mexique.....	1882	743,918	10,447,500	
	Terreneuve.....	1881	42,734	108,400	
	Etats-Unis.....	1880	3,557,009	50,550,000	
	<b>Total Amérique du Nord.....</b>			<b>7,848,098</b>	<b>65,754,000</b>
	Amérique du Sud (y compris les Indes Occidentales.)	Indes Occidentales.....		150,000	2,600,000
République Argentine.....			515,700	2,942,000	
Bolivie.....		1881	772,548	1,952,000	
Brazil.....		1885	3,219,003	12,933,370	
Chili.....		1885	293,290	2,520,400	
Colombie.....		1881	504,773	4,000,000	
Equateur.....			251,325	1,004,600	
Guiane.....		1881	178,370	341,800	
Patagonie.....			375,000	200,000	
Pérou.....		1875	405,123	3,000,000	
Uruguay.....		1884	73,538	660,000	
Venezuela.....		1884	632,695	2,121,980	
<b>Total Amérique du Sud.....</b>				<b>7,371,366</b>	<b>34,176,330</b>
<b>Total Amérique du Nord et du Sud.....</b>			<b>15,219,464</b>	<b>99,930,720</b>	
Australasie.....	Australie.....	1884	2,952,941	2,669,870	
	Nouvelle-Zélande.....	1886	104,403	620,500	
	Tasmanie.....	1884	26,375	130,540	
	<b>Total.....</b>			<b>3,083,719</b>	<b>3,420,910</b>
Polynésie.....			350,000	30,200,000	

RÉCAPITULATION.

	Soit	Milles carrés.	Population.
Europe .....	do	4,020,731	346,000,000
Asie.....	do	17,585,073	833,000,000
Afrique.....	do	12,541,268	155,000,000
Amérique.....	do	15,219,464	100,000,000
Polynésie.....	do	3,433,719	30,200,000
<b>Grand total.....</b>		<b>52,800,255</b>	<b>1,464,200,000</b>

15.—TABLEAU de la population

Europe—  
Iles Britanniques  
Heligoland ..  
Gibraltar ..  
Malte et Goz

Asie—  
Cyprès ..  
Inde anglaise  
Ceylan ..  
Aïen et les Iles  
Établissements  
Burma, sup.  
Bornéo-Nord  
Ile Labuene  
ran, Kee

l'océanie—  
Nouvelle-Gal  
Queensland.  
Australie mé.  
Victoria ..  
Australie occ.  
Tasmanie...  
Nouvelle-Zéle  
Norfolk, les I

Afrique—  
Colonie de C  
Terre de Bas  
Natal ..  
Bechuanaland  
Baie Walfisch  
Sierra-Leone  
Rivière Gam  
Côte-d'Or et  
Ascension, T  
Amsterdam-N

l'Amérique  
Confédération  
Terreneuve ..  
Bermudes ..  
Bahamas ..  
Jamaïque ..  
Turque, Iles  
Honduras Bri  
Antilles occi

l'Amérique  
Trinidad ..  
Guiane angl  
Iles Falkland  
Georgie-Sud

To

15.—TABLEAU indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue en milles carrés anglais en 1887—Bartholomew—1887.

Superficie, les carrés anglais.	Population.	Superficie.	Population.
		Milles carrés anglais.	
		121,483	35,241,482
		13	2,001
		124	18,381
			154,256
		121,609	35,416,120
		3,707	186,173
		1,382,624	253,591,821
		25,365	2,761,396
		3,192	20,128
		1,445	540,000
		190,000	4,000,000
		22,041	310,102
		1,593	51,569
		1,629,967	261,761,489
		509,175	921,268
		688,224	309,913
		903,690	317,043
		87,884	961,276
		975,910	32,958
		26,375	130,541
		104,403	605,736
		96,779	266,872
		3,172,450	3,545,607
		219,700	1,252,247
		10,293	128,020
		18,755	418,731
		184,600	33,000
		480	800
		1,006	60,546
		69	14,150
		19,900	743,250
		1,104	371,172
		28	
		455,829	3,021,593
		3,408,542	4,324,810
		47,734	196,411
		19	14,888
		5,390	43,521
		4,193	580,804
		447	7,178
		7,562	27,452
		1,570	444,588
		3,468,457	5,639,630
		1,755	166,628
		85,425	269,330
		6,500	1,553
		1,570	
		95,260	437,511
		8,943,562	809,822,353

N° 16.—TABLEAU indiquant les empires les plus considérables.

Noms.	Superficie en milles carrés.	Population au dernier recen- sement.	Population par mille carrés
Empire britannique .....	8,950,000	310,000,000	34 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
do russe.....	8,500,000	104,000,000	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
do chinois.....	4,500,000	420,000,000	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Etats-Unis.....	3,600,000	51,000,000	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Empire brésilien.....	3,200,000	13,000,000	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
République française et ses colonies.....	1,000,000	62,000,000	62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Empire allemand.....	400,000	47,000,000	117 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Espagne (y compris les colonies).....	360,000	25,000,000	69 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Italie.....	115,000	30,000,000	260 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

N° 17.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RACES.

Race.	Où située.	Population.
Indo-germanique ou arienne.....	Europe, Perse, etc.....	553,000,000
Mongolique ou turauienne.....	La plus grande partie de l'Asie.....	641,000,000
Sémitique ou hamitique.....	Afrique du Nord, l'Arabie.....	66,000,000
Nègre et bantue.....	Afrique-Centrale.....	152,000,000
Hottentote et bosjemane.....	Afrique du Sud.....	200,000
Malaise et polynésienne.....	Australasie et Polynésie.....	36,000,000
Sauvage américaine.....	Amérique du Nord et du Sud.....	16,000,000
Total.....	.....	1,464,200,000

N° 18.—POPULATION DU GLOBE PAR RELIGIONS.

Chrétiens.....	394,000,000
Juifs.....	7,000,000
Mohamétans.....	171,000,000
Bouddhistes.....	503,000,000
Hindous.....	178,000,000
Payens et fétichistes.....	171,000,000
Divers et inconnus.....	40,200,000
Total.....	1,464,200,000

TABLE

D

PA

ET PAR L

QUI RELIE

N.B.—L

moins que

Francisco.

La route

Lorsque

wamkeag, la

On a étal

d'autres parti

depuis la pr

entre Liverpo

considérables.

Population par mille carrés	Population par mille carrés
00,000	34
00,000	123
00,000	91
00,000	14
00,000	4
00,000	62
00,000	117
00,000	69
00,000	260

PAR RACES.

Population.
553,000,000
641,000,000
66,000,000
152,000,000
200,000
36,000,000
16,000,000
1,464,200,000

IONS.

94,000,000
7,000,000
71,000,000
03,000,000
78,000,000
71,000,000
40,200,000
64,200,000

#### PARTIE IV.

### TABLEAUX COMPARATIFS DES DISTANCES, ETC.,

DE LIVERPOOL, ANGLETERRE, SUR L'ATLANTIQUE,

A YOKOHAMA, JAPON, SUR LE PACIFIQUE,

PAR LES ROUTES Océaniques LES PLUS COURTES,

ET PAR LES LIGNES PRINCIPALES DE CHEMINS DE FER LES PLUS COURTES

QUI RELIENT LES DEUX OcéANS EN PASSANT PAR LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, DANS L'AMÉRIQUE DU NORD.

AUSSI

PAR LE CANAL DE SUEZ

ET PAR LE CANAL DE PANAMA.

N.B.—La route la plus longue de Liverpool à Yokohama, par le Canada, est moindre que la plus courte route à travers les États-Unis, *vid* Boston, Chicago et San-Francisco.

La route d'été la plus courte est celle *vid* Québec.

Lorsque la "ligne courte" sera construite, *vid* Montréal, Lennoxville et Mattawamkeag, la route d'hiver la plus courte, sera *vid* Saint-André ou Saint-Jean, N.-B.

On a établi le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique à Vancouver, et d'autres parties du chemin de fer ont été construites, ce qui a augmenté sa longueur depuis la préparation des tableaux suivants, mais ceci n'affecte la distance totale entre Liverpool et Yokohama, que de 27 milles en plus, différence peu importante.

N° de renv  
non co

INDEX des t  
hama,  
courtes  
qu'à St

N° 1....	A 1.
1....	A 2.
2....	B. .
3....	C ....
4....	D 1..
5....	D 2.
6....	E 1.
7....	E 2..
8....	F 2..
8....	F 1..
9....	F 3..
10....	G 1..
11....	G 2..
12....	H ....
13....	A....
14....	A ....



N° de renvoi, 35,526.  
non compris les items 44 à 51.

### PARTIE IV.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par les routes océaniques et les lignes de chemin de fer les plus courtes en passant par le Canada jusqu'à Port-Moody, et par les Etats-Unis jusqu'à San-Francisco.

N° 1....	A 1.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le Cap-Race; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique; aussi par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
1....	A 2.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le détroit de Belle-Ile; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique; aussi, par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
2....	B.....	ROUTE de Québec, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa; puis par la ligne auxiliaire du C.C.P. jusqu'à Owen-Sound; puis à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; puis par le C.C.P. jusqu'à Port-Moody. Route d'été par chemins de fer et bateaux à vapeur des lacs, 1884-88.
3....	C.....	ROUTE de Québec et Chicago :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; le chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Détroit; les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson; puis par le C.C.P. jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.
4....	D 1.....	ROUTE de Louisbourg et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc. :—Par les chemins de fer Intercolonial, de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien.
5....	D 2.....	ROUTE de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, du Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
6....	E 1.....	ROUTE d'Halifax et Québec, avec embranchements jusqu'à Saint-Jean et Saint-André :—Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Pacifique Canadien.
7....	E 2.....	ROUTE d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
8....	F 2.....	ROUTE de Saint-Jean, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, chemin de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; puis jusqu'au Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Pacifique Canadien.
8....	F 1.....	ROUTE de Saint-Jean, Moncton et Québec :—Par le chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean à Québec, par Moncton; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Pacifique Canadien.
9....	F 3.....	ROUTE de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
10....	G 1.....	ROUTE de Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec :—Par les chemins de fer du Nouveau-Brunswick, Témiscouata et Intercolonial; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Pacifique Canadien.
11....	G 2.....	ROUTE de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
12....	H.....	ROUTE de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer projeté.
13....	A.....	DÉTAILS—Route A :—Chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec et Montréal; chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Port-Moody. Parties complétées et en voie de construction, subventions en argent et en terres, et dépenses, etc.
14....	A.....	DÉTAILS—Route A—Suite :—Chemin de fer Canadien du Pacifique. Ligne principale, lignes d'embranchement et auxiliaires, 1887.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Suite.*

15...	B .....	DÉTAILS—Route B:—Tableau comparatif des distances de Montréal et d'Ottawa à Toronto, par les chemins de fer Canadien du Pacifique et du Grand-Tronc.
16...	C .....	DÉTAILS—Route C:—Tableau comparatif des distances de Québec et autres places jusqu'à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des États-Unis et Canadien du Pacifique.
17 et 18	A à H.	TABLEAU comparatif des distances par les diverses routes indiquées, de Liverpool aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, etc., jusqu'à Yokohama.
19...	A à H.	SOMMAIRE—Routes A, B, C, D, E, F, G, H:—Tableau comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, sur les routes respectives indiquées à travers le Canada par Port-Moody.
20...	A 1, A 2	SUBVENTION accordée au chemin de fer de la Rive-Nord de Québec à Montréal, et au chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Ottawa.
21...	D 1, D 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Orford, sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
22...	F 2, G 1	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou les Petites-Chutes, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, province de Québec.
23...	D 2, E 2, E 3, G 2	SUBVENTION accordée à la Compagnie du chemin de fer International pour 49 milles de sa ligne, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.
24...	E 1, E 2, F 2, F 3	SUBVENTION accordée 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.
25 A	A 1, A 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe, d'Esquimault à Nanaimo, sur l'île Vancouver, Colombie-Britannique.
25 B	.....	SUBVENTIONS accordées pour l'extension de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Montréal et Saint-Jérôme (long de 33 milles), jusqu'au Désert, sur la rivière Gatineau.
25 C	.....	SUBVENTION accordée pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, deatapédia, gagnant l'est, vers Paspébiac, sur la Baie-des-Chaleurs.
26...	I 1.....	ROUTE de Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco:—Par les chemins de fer du Grand-Tronc et des États-Unis.
27...	I 2.....	ROUTE de Portland, Chutes-Niagara, Chicago et San-Francisco:—Par les chemins de fer Boston et Maine—Chicago, Détroit et Niagara-Falls Short Line, et des États-Unis.
28...	J 1.....	ROUTE de Boston, Chicago et San-Francisco:—Par les chemins de fer Chicago, Détroit et Niagara-Falls Short Line, et des États-Unis.
29...	J 2.....	ROUTE de Boston, Saint-Louis et San-Francisco:—Par les chemins de fer de New-York, New-Haven, et Hartford—Pennsylvanie, Cincinnati et Baltimore, et Saint-Louis et San-Francisco.
30...	K 1.....	ROUTE de New-York, Chicago et San-Francisco:—Par les chemins de fer de Chicago, Détroit et Niagara-Falls Short Line—Chicago, Rock Island et Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
31...	K 2.....	ROUTE de New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco:—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
32...	K 3.....	ROUTE de New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco:—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco.
33...	L 1.....	ROUTE de PHILADELPHIE, Chicago et San-Francisco:—Par les chemins de fer de Philadelphie et Reading—Chicago, Détroit et Niagara Falls Short Line, et des États-Unis.

INDEX des ta

N<sup>o</sup> 34... L 2...

35... L 3...

36... M 1...

37... M 2...

38... M 3...

39... N 1.....

40... N 2.....

41... N 3.....

42... O .....

43... I 1 à C

44... .....

45... .....

46... .....

47... .....

48... .....

49... .....

50... .....

51... .....

52... .....

53... .....

54... .....

55... .....

56... .....

7a—8½

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Fin.*

34...	L 2.....	ROUTE de Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.
35...	L 3.....	ROUTE de Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalla, et le chemin de fer de Saint-Louis et San-Francisco.
36...	M 1.....	ROUTE de Baltimore, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Baltimore et Ohio—Chicago, Rock Island and Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
37...	M 2.....	ROUTE de Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.
38...	M 3.....	ROUTE de Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalla et le chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco.
39...	N 1.....	ROUTE de Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond et Ohio—Louisville et Nashville—Louisville, Evansville et Saint-Louis et San-Francisco.
40...	N 2.....	ROUTE de Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond, Fredericksburg et Potomac—Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
41...	N 3.....	ROUTE de Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Richmond et Danville—Western Railway of Alabama—Louisville et Nashville—Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemin de fer Southern Pacific et Central Pacific.
42...	O.....	ROUTE de la Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemin de fer Southern Pacific et Central Pacific.
43...	I à O.	RÉCAPITULATION—Routes I 1, I 2, J 1, J 2, K 1, K 2, K 3, L 1, L 2, L 3, M 1, M 2, M 3, N 1, N 2, N 3, O :— Etat comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, par les routes respectives indiquées à travers les Etats-Unis, par San-Francisco.
44...	.....	NOTES 1, 2, 3, 4, 5, concernant l'ouverture, l'équipement, le trafic, les recettes et les frais d'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique. Note 6. Le transfert du chemin de fer du Nord entre Québec et Montréal, à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Note 7. Le remboursement de l'emprunt du gouvernement fédéral.
45...	.....	DISTANCES comparatives de Liverpool à Yokohama, par les routes suivantes :— N° 1. Québec. Route d'été actuelle. 2. Montréal. Ligne courte à travers l'Etat du Maine, E-U. 3. Halifax. Route d'hiver actuelle. 4. Boston, Chicago et San-Francisco, E-U. 5. Canal de Suez et Détroit de Malacca. 6. Canal de Suez et Détroit de Sonde. 7. Canal de Panama. 8. Sommaire des routes nos 1 à 7 inclusivement.
46...	.....	CHEMIN de fer de la Ligne Courte, tel qu'adopté :—Montréal à Lennoxville, Mattawamkeag, Moncton et Halifax. A l'Ouest de Moncton.
47...	.....	CHEMIN de fer de la Ligne Courte, tel qu'adopté :—Moncton à Sydney, Cap-Breton, N.-E., à l'Est de Moncton.
48...	.....	TRAVERSÉE de l'Océan Pacifique par le vapeur "Abyssinia" de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Yokohama, Japon, à Vancouver, Colombie-Britannique, Canada.
49...	.....	CANAL de PANAMA.
50...	.....	LES principaux projets de canaux inter-océaniques à travers l'Isthme de Panama, examinés par le congrès international de 1879.
51...	.....	CANAL de SUEZ.

---

ROU

POUR  
POUR

---

Pour les  
I à O, ou M  
Pour ré  
Pour ch  
Pour ca

---

---

A 1 à H.

---

## ROUTES à TRAVERS le CANADA

EN PASSANT PAR

## PORT-MOODY.

---

POUR DÉTAILS, voir Nos 1 à 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, voir N° 19.

---

Pour les routes à travers les Etats-Unis, en passant par San-Francisco, voir 11 à O, ou Nos 26 à 42.

Pour récapitulation des routes des Etats-Unis, voir N° 43.

Pour chemin de fer du Pacifique, etc., voir N° 44.

Pour canaux de Panama et de Suez, etc., voir Nos 45 à 51.

---

---

Par la ligne  
Aussi ro

---

De

---

Liverpool ....  
Québec .....

Port-Moody...

Total—Liverpool

Total—Liverpool  
Total—Québec

Liverpool .....  
Port-Moody ..  
Nanaimo .....

Total—Liverpool  
Victoria... ..

Total—Liverpool

Total—Québec

N. B.—Pour  
leurs embranc  
14, 20 à 25.  
Pour les t  
Le chemi  
été complété l

## ROUTES A 1, A 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N<sup>o</sup> 1.—ROUTE DE QUÉBEC.

Par la ligne principale des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique,  
Aussi route par eau et par chemin de fer jusqu'à Victoria, Ile Vancouver et San-  
Francisco, Californio.

De	À	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutaires
Liverpool .....	Québec <i>viâ</i> Cap-Race .....	Océan Atlantique .....	2,819 0	3,249
Québec .....	Trois-Rivières .....	Ch. de fer de la Rive-Nord .....	77	66 8
	Jonction de Saint-Martin, 12 milles de Montréal....		82	137 9
	Ottawa .....	Ch. de fer Canadien du Pacifig. ....	108	231 6
	Jonction de Sudbury .....		324	514 7
	Port-Arthur .....		547	987 3
	Winnipeg .....		429	1,359 5
	Portage-la-Prairie .....		56	1,408 0
	Brandon .....		77	1,474 8
	Qu'Appelle .....		191	1,640 5
	Régina .....		33	1,669 2
	Calgary .....		482	2,087 3
	Stephen .....		123	2,194 0
	Savona-Ferry .....		268	2,426 5
	Port-Moody .....		215	2,613 1
Port-Moody.....	Yokohama .....	Océan Pacifique .....	4,374 0	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama <i>viâ</i> Cap-Race, Québec et la ligne-mère des chemins de fer de la Rive-Nord et Canad. du Pacifig. ... A 1		9,806 0	11,303
	A déduire la différence entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile .....		158 0	182
Total—Liverpool.....	Yokohama <i>viâ</i> Détroit de Belle-Ile.....		9,648 0	11,121
Total—Québec.....	do .....		6,987 0	8,054
Liverpool .....	Port-Moody <i>viâ</i> Québec, ch. de fer de la R.N. et C. du Pac		5,431 7	6,261
Port-Moody .....	Nanaimo, Ile Vancouver.....	A travers le détroit de Georgie .....	39 0	45
Nanaimo .....	Victoria do .....	Le long du côté N.-E. du détroit. Ch. de fer .....	63 3	73
Total—Liverpool.....	do do .....	Détroit de Georgie .....	5,534 0	6,379
Victoria.....	San-Francisco, Californie.....	Océan Pacifique .....	759 0	875
Total—Liverpool.....	do <i>viâ</i> Québec et Port-Moody.....		6,293 0	7,254
Total—Québec .....	San-Francisco <i>viâ</i> Québec et Port-Moody.....		3,474 0	4,005

N. B.—Pour les détails concernant les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique et leurs embranchements, quant aux parties complétées, aux subventions, coût, etc., voir tableaux nos 13, 14, 20 à 25.

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, voir tableaux nos 17, 18, 19.  
Le chemin de fer Nanaimo à Victoria, et de là à Esquimalt, situé à environ 3 milles plus loin, a été complété le 16 octobre 1886.

ROUTE B.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 2.—ROUTE DE QUÉBEC, OWEN SOUND, LACS HURON ET SUPÉRIEUR.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa; de là par la ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Owen-Sound; et de là en traversant les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; puis par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody.

Route d'été par les chemins de fer et les bateaux à vapeur des lacs, 1884-1888.

De	À	Parcours intermédiaire. Milles statistiques.	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Québec <i>via</i> Cap-Race ..... Océan Atlantique		2,819 0	3,249
Québec.....	Trois-Rivières.....	77	66 8	77
	Jonction de St-Martin, 12 milles de Montréal .....	82	137 9	153
	Ottawa.....	108	231 6	267
	Perth.....	59	282 8	326
	Jonction de Toronto, 4½ milles de Toronto .....	199	455 4	525
	Orangeville.....	43½	493 1	578 5
	Owen-Sound .....	75½	556 9	643
	Canal du Saut-Ste-Marie .....	250	773 8	892
	Port-Arthur .....	280	1,016 7	1,172
	Winnipeg .....	429	1,369 9	1,601
	Portage-la-Prairie.....	56	1,437 5	1,637
	Brandon .....	77	1,504 3	1,734
	Qu'Appelle .....	191	1,670 0	1,925
	Régina .....	33	1,698 7	1,978
	Calgary .....	482	2,116 8	2,440
Stephen .....	133	2,243 5	2,563	
Savona-Ferry.....	268	2,466 0	2,831	
Port-Moody.....	215	2,642 5	3,046	
Port-Moody.....	Yokohama ..... Océan du Pacifique		4,374 0	5 042
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Québec, chemin de fer de la Rive-Nord et ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, lacs Huron et Supérieur, <i>via</i> Cap-Race .....		9,835 0	11,337
	À déduire la différ. entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile.		158 0	182
	Yokohama, <i>via</i> le détroit de Belle-Ile. ....		9,677 0	11,155

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances de Montréal et Ottawa à Toronto, *via* la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, lignes auxiliaires et embranchements, et chemin de fer Grand-Tronc, voir n° 15.

Pour les tableaux comparatifs des distances des diverses routes, voir tableaux n°s 17, 18, 19.

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a construit en 1886-87, une voie ferrée de Montréal à Toronto, 349 milles de longueur, *via* Vaudreuil et Perth.

Le chemin de fer du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto a une longueur de 333 milles.



## ROUTE C.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

## N° 3.—ROUTE DE QUÉBEC ET CHICAGO.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là, par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit; de là, par les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.

Etats-Unis et Canada.

lacs, 1884-1888.

Milles géographiques.	Milles statistiques.
2,819 0	3,249
66 8	77
137 9	159
231 6	267
282 8	326
455 4	525
493 1	578 5
558 9	643
773 8	892
1,018 7	1,172
1,388 9	1,601
1,437 5	1,657
1,504 3	1,734
1,670 0	1,925
1,698 7	1,978
2,116 8	2,440
2,243 5	2,563
2,456 0	2,831
2,642 5	3,046
4,374 0	5 042
9,835 0	11,337
158 0	182
9,677 0	11,155

De	A	Parcours intermédiaire en Miles statistiques.	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Québec <i>viâ</i> Cap-Race..... Océan Atlantique.....		2,819 0	3,249
Québec.....	Montréal..... Ch. de fer de la Rive-Nord et C.P.	171	148 4	171
	Toronto..... Chemin de fer du Grand-Tronc.	333	437 2	504
	Détroit.....	231	637 6	735
	Chicago..... Chemins de fer des Etats-Unis	288	870 2	1,003
	Saint-Paul-Ouest.....	410	1,225 8	1,413
	Minneapolis.....	10	1,234 5	1,423
	Emerson.....	351	1,565 1	1,804
	Winnipeg..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	66	1,622 3	1,870
	Portage-la-Prairie.....	58	1,670 9	1,926
	Brandon.....	77	1,737 7	2,003
	Qu'Appelle.....	191	1,903 4	2,194
	Régina.....	33	1,932 0	2,227
	Calgary.....	482	2,350 2	2,709
	Stephen.....	123	2,456 9	2,832
	Savona-Ferry.....	268	2 689 4	3,100
	Port-Moody.....	215	2,875 9	3,315
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique.....		4,374 0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama <i>viâ</i> Cap-Race, Québec et Chicago.....		10,089 0	11,606
	Déduire la différence entre Cap-Race et le détroit de Belle-Ile...		158 0	182
	Yokohama <i>viâ</i> détroit de Belle-Ile, Québec et Chicago.....		9,911 0	11,424

N.B.—Pour le tableau comparatif des distances depuis ces divers points sur cette route jusqu'à Port-Moody, voir n° 16.

Pour le tableau comparatif des distances sur ces diverses routes, voir n° 17, 18, 19.

Toronto, *viâ* la ligne  
ranchements, et chemins

aux n° 17, 18, 19.

6-87, une voie ferrée de

c de 333 milles.

ROUTE D 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 4.—ROUTE DE LOUISBOURG ET QUÉBEC AVEC ENBRANCHEMENTS JUSQU'À SAINT-JEAN, SAINT-ANDRÉ, ETC.

Par chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Louisbourg..... Océan Atlantique	.....	2,350·0	2,709
Louisbourg.....	Port-Mulgrave..... Chemin de fer projeté	80	69·4	80
	Truro..... Emb. du ch. de fer Intercol.	80	138·8	160
	Moncton..... Chemin de fer Intercolonial	43	176·1	203
	Jonction de Chatham.....	125	284·6	323
	Rimouski.....	72	347·0	400
	Rivière-du-Loup.....	237	552·6	637
	Québec.....	65	609·0	702
	Jonction St-Martin..... Ch. de fer de la Rive-N.	126	718·3	823
	Montréal.....	156	886·3	987
	Ottawa <i>via</i> St-Martin..... Ch. de fer C. du P.	12	886·7	989
	Jonction Sudbury.....	108	950·0	*1,065
	Port-Arthur.....	324	1,321·0	1,419
	Winnipeg.....	547	1,705·6	1,966
	Portage-la-Prairie.....	429	2,077·8	2,395
	Brandon.....	56	2,128·4	2,451
	Qu'Appelle.....	77	2,193·1	2,528
	Régina.....	191	2,358·9	2,719
	Calgary.....	33	2,387·5	2,752
	Stephen.....	482	2,805·7	3,234
	Savona-Ferry.....	123	2,912·4	3,397
	Port-Moody.....	28	3,144·9	3,625
		215	3,331·4	3,840
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique	.....	4,374 0	5,042
Total—Liverpool....	Yokohama <i>via</i> Louisbourg, chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....	.....	10,055·0	11,591
Liverpool.....	Louisbourg..... Océan Atlantique	.....	2,350·0	2,709
Louisbourg.....	Truro..... Embranc. du chemin de fer Intercolonial	.....	176 0	203
Truro.....	Halifax..... Chemin de fer Intercolonial	.....	54·0	62
Total—Liverpool....	Halifax <i>via</i> Truro et chemin de fer Intercolonial.....	.....	2,580·0	2,974
Liverpool.....	Louisbourg.....	.....	2,350·2	2,709
Louisbourg.....	Truro.....	.....	176·1	203
Truro.....	Moncton.....	.....	108·4	125
Moncton.....	Saint-Jean.....	.....	77·2	89
Total—Liverpool....	Saint-Jean <i>via</i> Louisbourg, Truro, Moncton.....	.....	2,711·9	3,126
	Saint-André do do.....	.....	2,785·6	3,211
	Saint-Stephen do do.....	.....	2,856·7	3,293

N. B.—Pour les états comparatifs des distances sur les différentes routes et les subventions, voir nos 17, 18, 19, 21, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

La distance de Louisbourg à un point vis-à-vis Port-Mulgrave (détroit de Canso) est de 83 milles, suivant une exploration faite en 1885; les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage difficile.

Voir rapport, C. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de l'Etat, 18 janvier 1886.

Voir note n° 21 au sujet de la subvention, etc.

Voir note du tableau n° 3, partie III, concernant le nouveau terminus de l'Intercolonial, qui a raccourci le chemin de 10 milles en 1885.

\* Les 12 milles de la jonction Saint-Martin à Montréal ne sont pas inclus dans les tableaux qui suivent.

## ROUTE D 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

## N° 5. — ROUTE DE LOUISBOURG, SAINT-JEAN, MATTAWAMKEAG, SHERBROOKE, MONTREAL ET PORT-MOODY.

Milles géographiques.	Milles statutaires.
2,350·0	2,709
69·4	80
138·8	160
176·1	203
284·6	323
347·0	400
552·6	637
609·0	702
718·3	823
858·3	987
868·7	999
950·0	1,095
1,221·0	1,419
1,705·8	1,996
2,077·8	2,395
2,128·4	2,451
2,193·1	2,523
2,358·9	2,719
2,387·5	2,752
2,805·7	3,234
2,912·4	3,367
3,144·9	3,625
3,331·4	3,840
4,374·0	5,042
0,005·0	11,591
2,350·0	2,709
176·0	203
54·0	62
2,580·0	2,974
2,350·2	2,709
176·1	203
108·4	125
77·2	89
2,711·9	3,126
2,785·6	3,211
2,856·7	3,293

les subventions, voir  
 (anso) est de 83 milles,  
 ouvrage difficile.  
 er 1886.

l'Intercolonial, qui a  
 s tableaux qui suivent.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Louisbourg..... Océan Atlantique	2,350	2,709
Louisbourg.....	New-Glasgow—Voir Route D 1.....	139	160
New-Glasgow.....	Saint-Jean, N.-B..... Chemin de fer Intercolonial	223	257
Saint-Jean.....	Jonction Mattawamkeag... Chemins de fer St-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain.....	128	147
Jonction Mattawam- keag.....	Lac Mégantic..... Continuation projetée de l'International	117	135
Lac Mégantic.....	Sherbrooke..... Chemin de fer International	60	69
Sherbrooke.....	Montréal..... Chemin de fer Grand-Tronc	88	101
Montréal.....	Jonction Saint-Martin..... Chemin de fer Can. du Pacifique	10	12
Jonction St-Martin..	Port-Moody... Chemin de fer Canadien du Pacifique—Pour détails, voir D 1.....	2,475	2,853
Total—Louisbourg..	Port-Moody..... Chemin de fer	3,240	3,734
Port-Moody ...	Yokohama..... Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>viâ</i> Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.....	9,964	11,485

N. B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19.

Pour les subventions, voir nos 21, 23, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

Saint-Jean à Vanceboro'..... Chemin de fer du N.-Brunswick, 91·5 milles statutaires.  
 Vanceboro' à Mattawamkeag..... do Mains Central, 56·0 do  
 Vanceboro' à Portland..... do do 250·7 do

La ligne ci-dessus est appelée "Ligne Courte de chemin de fer" entre Montréal et l'Océan Atlan-  
 tique; à son achèvement, probablement en 1888, le chemin de fer Canadien du Pacifique s'étendra de  
 son nouveau terminus "Vancouver" (14 milles à l'ouest de Port-Moody), sur le Pacifique, à Louis-  
 bourg ou Sydney, Cap-Breton, sur l'Atlantique.

Voir tableaux nos 7, 9, 11, et les notes nos 21, 23, 24.

ROUTE E I.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 6.—ROUTE D'HALIFAX ET QUÉBEC AVEC EMBRANCHEMENTS JUSQU'À SAINT-JEAN ET SAINT-ANDRÉ.

Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Miles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Halifax, Nouvelle-Ecosse..... Océan Atlantique		2,500·0	2,881
Halifax.....	Truro..... Chemin de fer Intercolonial	62	53·8	62
	Moncton..... Chemin de fer Intercolonial	125	162·2	161
	Jonction de Chatham..... Chemin de fer Intercolonial	72	224·7	259
	Rimouski..... Chemin de fer Intercolonial	237	430·3	496
	Rivières-du-Loup..... Chemin de fer Intercolonial	65	486·7	561
	Québec..... Chemin de fer Intercolonial	126	596·0	687
	Trois-Rivières..... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	662·8	764
	Jonction Saint-Martin..... Chemin de fer de la Rive-Nord	82	733·9	846
	Ottawa..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	817·6	954
	Jonction de Sudbury..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	324	1,108·7	1,276
	Port-Arthur..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	547	1,583·3	1,825
	Winnipeg..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	429	1,955·5	2,254
	Portage-la-Prairie..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	56	2,004·0	2,310
	Brandon..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	77	2,070·8	2,387
	Qu'Appelle..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	191	2,236·5	2,579
	Régina..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	33	2,265·2	2,611
	Calgary..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	482	2,683·3	3,093
	Stephen..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	123	2,790·0	3,216
	Savona Ferry..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	268	3,022·5	3,464
	Port-Moody..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	215	3,209·1	3,698
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique		4,374·0	6,042
Total—Liverpool	Yokohama, via Halifax, Québec et chemin de fer C. P.		10,083·0	11,623
Liverpool.....	Halifax..... Océan Atlantique		2,499·4	2,881
Halifax.....	Truro..... Chemin de fer Intercolonial		53·8	62
Truro.....	Moncton..... Chemin de fer Intercolonial		108·4	125
Moncton.....	Saint-Jean..... Chemin de fer Intercolonial		77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean, via Halifax et Moncton..... Chemin de fer Intercolonial		2,738·8	3,157
Saint-Jean.....	Saint-André..... Chemin de fer Grand Southern		73·7	85
Total—Liverpool	Saint-André, via Halifax, Moncton et Saint-Jean..... Chemin de fer Intercolonial		2,812·5	3,242

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19.  
 Pour subvention, voir n° 24.  
 Voir notes à la fin de ces tableaux.

## ROUTE E 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

Japon.

JUSQU'À SAINT-JEAN

N° 7.—ROUTE D'HALIFAX, SAINT-JEAN, MATTAWAMKEAG, SHERBROOKE, MONTRÉAL ET PORT-MOODY.

n du Pacifique.

statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
	2,500·0	2,881
	53·8	62
	162·2	187
	224·7	259
	430·3	498
	486·7	561
	596·0	687
	663·8	764
	733·9	849
	817·6	954
	1,108·7	1,278
	1,583·3	1,825
	1,955·5	2,254
	2,004·0	2,310
	2,070·8	2,387
	2,236·5	2,573
	2,265·2	2,611
	2,683·3	3,093
	2,790·0	3,216
	3,022·5	3,484
	3,209·1	3,698
	4,374·0	5,042

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Halifax.....Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax.....	Saint-Jean.....Chemin de fer Intercolonial	239	276
Saint-Jean.....	Montréal <i>via</i> Junction St-Martin—Pour détails, v. Route D 2.	393	452
Montréal.....	Port-Moody—For détails, voir Route D 1.	2,485	2,865
Total—Halifax.....	Port-Moody.....Chemin de fer	3,117	3,593
Port-Moody.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>via</i> Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.....	9,991	11,516

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19.  
Pour subvention, voir nos 23, 34.

Voir notes à la fin de ces tableaux, concernant le chemin de fer de la "Ligne Courte" telle qu'adoptée.

10,083·0	11,622
2,499·4	2,881
53·8	62
108·4	125
77·2	89
2,738·8	3,157
73·7	85
3,812·5	3,242

voir nos 17, 18, 19.

## ROUTES F 1, F 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 8.— ROUTE SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK ET QUÉBEC, avec embranchement jusqu'à Saint-André.

Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, le chemin Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Québec; de là, par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutai- res.
Liverpool.....	Saint-Jean.....Océan Atlantique.....		2,700·0	3,112
Saint-Jean.....	Jonction Frédéricton.....Ch. de fer du N-Brunswick	46	39·9	46
	Frédéricton.....	22	59·0	68
	Edmundston.....	180	187·8	228
	Rivière-du-Loup, ch. Témiscouata.....Chemin de fer	80	287·2	308
	Québec.....Ch. de fer Intercolonial	126	376·5	434
	Trois-Rivières.....Ch. de fer de la Rive-Nord	77	443·3	511
	Jonction St-Martin, 12 milles de Montréal.....	82	514·5	593
	Ottawa.....Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	908·2	701
	Jonction Sudbury.....	324	889·2	1,025
	Port-Arthur.....	547	1,363·7	1,574
	Winnipeg.....	429	1,738·0	2,001
	Portage-la-Prairie.....	56	1,794·6	2,057
	Brandon.....	77	1,851·4	2,134
	Qu'Appelle.....	191	2,017·1	2,335
	Régina.....	33	2,045·7	2,358
	Calgary.....	462	2,483·8	2,840
	Stephen.....	123	2,570·6	2,963
	Savona Ferry.....	268	2,803·1	3,231
	Port-Moody.....	215	2,989·6	3,449
Port-Moody.....	Yokohama.....Océan Pacifique.....		4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Saint-Jean, Frédéricton, Québec. Chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....F. 2.		10,063·6	11,600
Liverpool.....	Saint-Jean.....Océan Atlantique.....		2,700·0	3,112
Saint-Jean.....	Moncton.....Ch. de fer Intercolonial		77·2	89
Moncton.....	Québec.....		433·8	560
Total—Liverpool	Québec, <i>via</i> Saint-Jean, Moncton.....Ch. de fer Intercolonial, Ottawa, <i>via</i> Saint-Jean, Moncton...Chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....		3,211·0	3,761
	Winnipeg.....		3,442·0	3,963
	Port-Moody.....		4,570·0	5,268
	Yokohama.....Océan Pacifique F. 1.		5,834·0	6,713
			10,197·0	11,755
Saint-Jean.....	Halifax, <i>via</i> Moncton et Truro.....Chemin de fer Intercolonial		239·4	278
	Frédéricton, <i>via</i> Jonction de Frédéricton.....		59·0	68
	Saint-André, <i>via</i> chemin de fer <i>Grand Southern</i> .....		73·7	85

N. B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir n° 17, 18, 19.  
Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup, voir n° 22. Chemin de fer complété dans l'été de 1888.

Voir notes à la fin de ces tableaux.

N° 9.—

De

Liverpool.....

Saint-Jean.....

Jonction Matta  
keag.....

Montréal.....

Total—Saint-Je

Port-Moody.....

Total—Liverpool

N. B.—Pour  
Pour  
Saint  
Van  
Voi

## ROUTE F 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

## N° 9.—ROUTE DE SAINT-JEAN, MATTAWAMKEAG, SHERBROOKE, MONTRÉAL ET PORT-MOODY.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Saint-Jean.....Océan Atlantique	2,700	3,112
Saint-Jean.....	Jonction de Mattawamkeag...Chemin de fer Saint-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain.....	128	147
Jonction Mattawamkeag.....	Montréal, <i>via</i> jonction de Saint-Martin—Pour détails, voir Route D 2.....	265	305
Montréal.....	Port-Moody—Pour détails, voir Route D 1.....	2,485	2,865
Total—Saint-Jean....	Port Moody.....Chemin de fer	2,878	3,317
Port-Moody.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, par Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.....	9,952	11,471

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19.  
 Pour subvention, voir n° 23.  
 Saint-Jean et Vanceboro'.....Chemin de fer du N.-Brunswick, 91.5 milles statistiques.  
 Vanceboro' à Mattawamkeag.....do Maine Central, 58.0 do  
 Voir notes à la fin de ces tableaux.

Japon.  
 avec embranchement

Témiscouata et les  
 chemins de fer de la

Milles géographiques.	Milles statistiques.
2,700.0	3,112
39.9	46
59.0	68
197.8	228
267.2	308
376.5	434
443.3	511
514.5	593
608.2	701
889.2	1,025
1,363.7	1,574
1,736.0	2,001
1,784.6	2,037
1,851.4	2,134
2,017.1	2,325
2,045.7	2,358
2,483.8	2,849
2,570.6	2,963
2,803.1	3,231
2,989.6	3,416
4,374.0	5,042
10,063.6	11,600
2,700.0	3,112
77.2	89
433.8	509
3,211.0	3,701
3,442.0	3,968
4,570.0	5,268
5,834.0	6,713
10,197.0	11,755
239.4	276
59.0	68
73.7	85

voir nos 17, 18, 19.  
 e fer complété dans

ROUTE G 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 10.—ROUTE DE SAINT-ANDRÉ, NOUVEAU-BRUNSWICK ET QUÉBEC avec la ligne d'embranchement jusqu'à Saint-Jean.  
Par Woodstock et Edmundston, et les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours, intermédiaire. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Saint-André .....	Océan Atlantique .....	2,680·0	3,069
Saint-André.....	Jonction McAdam. Ch. de fer du N-Brunswick	43	37·3	43
	Woodstock.....	51	81·5	54
	Edmundston.....	113	179·6	207
	Rivière-du-Loup.....	80	249·0	287
	Québec.....	126	358·4	413
	Trois-Rivières.....	77	425·1	490
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal..	82	496·2	572
	Ottawa.....	105	589·9	690
	Jonction Sudbury.....	324	871·0	1,004
	Port-Arthur.....	547	1,345·6	1,551
	Winnipeg.....	429	1,717·8	1,989
	Portage-la-Prairie.....	56	1,766·3	2,036
	Braintree.....	77	1,833·1	2,113
	Qu'Appelle.....	191	1,999·8	2,364
	Régina.....	33	2,027·5	2,367
	Calgary.....	482	2,445·6	2,819
	Stephen.....	123	2,552·3	2,942
	Savona Ferry.....	263	2,784·8	3,210
	Port-Moody.....	215	2,971·3	3,425
Port-Moody.....	Yokohama .....	Océan Pacifique .....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, par les chemins de fer de Saint-André, Woodstock, Québec, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....		10,025·3	11,556
Liverpool.....	Saint-André .....	Océan Atlantique .....	2,680·0	3,069
Saint-André.....	Jonction McAdam.....	Chemin de fer	43	37·3
Jonction McAdam.....	Jonction Frédéricton.....	40	34·7	40
Jonction Frédéricton.....	Frédéricton.....	22	18·1	22
Frédéricton.....	Edmundston.....	160	138·8	160
Edmundston.....	Rivière-du-Loup. Chemin de Témiscouata			
	Chemin de fer complété en 1888.....	80	69·4	87
Rivière-du-Loup.....	Québec.....	126	109·3	126
	Chemin de fer Intercolonial			
		471		
Total—Liverpool....	Québec, par Saint-André, Jonction McAdam, Frédéricton, Edmundston et Rivière-du-Loup.....		3,088·6	3,560
Frédéricton.....	St-Jean, par la Jonction de Frédéricton O.de f.	68	59·0	68
Saint-André.....	do par le chemin de fer Grand Southern.	85	73·7	85

N. B.—Pour les tableaux comparatifs par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19. Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup. Voir n° 22 ; voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

N° 11.

De

Liverpool ....  
Saint-André ..  
Jonction de  
wankeag...  
Montréal. ....  
Total—Saint-  
Port-Moody ..  
Total—Liverp

N. B.—Po  
Po  
Sa  
Va  
Yo

N° 12.

De

Liverpool ....  
Osham. ....

Port Moody...  
Total—Liverp

N. B.—Po  
Fr  
7a—9



ROUTE G 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 11.—ROUTE DE SAINT-ANDRÉ, MATTAWAMKEAG, SHERBROOKE, MONTRÉAL ET PORT-MOODY.

De	À	Milles géographiques.	Milles statutaires	
Liverpool .....	Saint-André .....	Océan Atlantique	2,680	3,089
Saint-André .....	Jonction de Mattawamkeag .....	Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, Européen et Nord-Américain.....	91	105
Jonction de Mattawamkeag .....	Montréal <i>via</i> Jonct. St-Martin—Pour détails, voir Route D 2.		265	305
Montréal.....	Port-Moody—Pour détails, voir Route D 1.....		2,485	2,885
Total—Saint-André .....	Port-Moody .....	Chemin de fer	2,841	3,275
Port-Moody.....	Yokohama .....	Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody .....		9,895	11,408

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18 et 19. Pour subvention, voir n° 23.  
 Saint-André à Vanceboro' .....

ROUTE H.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 12.—ROUTE DE CHATHAM, NOUVEAU-BRUNSWICK, EDMUNDSTON ET QUÉBEC.  
 Par chemin de fer projeté.

De	À	Parcours intermédiaire. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool .....	Chatham, R. Miramichi. Océan Atlantique, <i>via</i> Cap Race.....		2,558·0	2,949
Chatham.....	Jonction de Chatham.....	Chemin de fer Intercolonial	9	7·8
	Edmundston .....	Chemin de fer projeté	185	143·0
	Québec .....	do	170	280·6
	Montréal, Jonct. de St-Martin.....	Ch. de fer de la Rive-N.	189	428·5
	Ottawa .....	Ch. de fer Canad. du Pacif.	108	522·3
	Winnipeg.....		1,300	1,650·1
	Port-Moody.....		1,445	2,903·7
Port Moody.....	Yokohama.....	Océan Pacifique	4,374·0	5 042
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> chemin de fer projeté, Chatham, Edmundston et Québec .....		9,836·6	11,338

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18 et 19. Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

7a—9

DÉTAILS—

N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE  
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winni-peg.	Total de Mont-real.	Total de Québec via Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles		Complété.	
<b>CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.</b>						
Québec.....	1,567		0			
Québec à la Jonction Saint-Martin ...	1,408	12	159	1874	1878	Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap. 3, Québec à Montréal Non ajoutée ci-dessus
Jonction Saint-Martin à Montréal .....	1,420	0	171			
<b>CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.</b>						
<i>Division-Est—Ligne Principale.</i>						
Montréal à Ottawa—y compris 12 milles jusqu'à la Jonction .....	1,300	120	267	1875	1878	Subvention en argent au gouvernement province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap. 3, 19 avril 1884 Montréal à Ottawa
Ottawa à Pembroke.....	1,195	225	392	1871	1877	Subvention en argent au Canada Central.
Pembroke à Mattawan.....	1,101	319	466	1879	1882	
Mattawan à Callander.....	1,075	345	492	1880	do	
<i>Section Est, par contrat, Cie C.C.P.</i>						
Callander à la Jonction Sudbury.....	976	444	591	1881	1883	Callander à Selkirk.
Jonction Sudbury à Michipicoton .....	766	654	801	1883	1883	
Michipicoton au Pic.....	628	791	941	do	do	Subvention en argent à la Cie du C.C.P.
Pic à Nepigon ( <i>Red Rock</i> ) .....	498	924	1,071	do	do	
Nepigon ( <i>Red Rock</i> ) à Port-Arthur ...	429	991	1,138	do	Complété, 1884.	
<i>Division-Ouest.</i>						
<i>Section de la Baie-du-Tonnerre.</i>						
Port-Arthur à Ignace.....	277	1,143	1,290	1876	1893	Divers contrats.
<i>Section de Wabigoon.</i>						
Ignace à Portage-du-Rat.....	132	1,288	1,435	1878	do	Port-Arthur à Selkirk

ROUT  
NOR  
DE M

Dépe  
probab  
le che  
de fer  
gouvern  
fédér

\$  
  
1,914,

1,440,  
1,440,

10,000,  
12,500,

14,113,

7a-

DÉTAILS—  
 DE LA RIVÉ  
 DU PACIFIQUE

ROUTE A.  
 NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.  
 DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
	\$ cts.	
Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap. 2, Québec à Montréal. Non ajoutée ci-dessus.	1,914,000.00	<p>Chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Montréal—171 milles construits par l'hon. T. McCreery, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 24 septembre 1874. Voir Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875.</p> <p>Chemin de fer de la Rive-Nord—Montréal à Ottawa—Construit par Duncan McDonald, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 16 novembre 1875. Voir Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875.</p> <p>Montant dépensé par le gouvernement provincial de Québec sur le chemin de fer de la Rive-Nord, Québec à Ottawa:—</p> <p>Montant payé jusqu'au 30 juin 1883... \$13,117,750.54</p> <p>de voté pour l'année 1884... 239,475.00</p>
Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap. 8, 19 avril 1884, Montréal à Ottawa.	1,440,000.00	<p>Total des dépenses, à l'exclusion de \$2,250,000 de réclamatious en litige..... \$13,357,205.54 Voir note n° 20, relative aux subventions du gou. féd. 1884</p> <p>Chemin de fer de la Rive-Nord, vendu par le gouvernement provincial:—</p> <p>De Saint-Martin—Section-Est..... \$4,000,000.00 Au syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, 4 mars 1882.</p> <p>De Montréal—Section-Ouest..... 3,600,000.00 A la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 4 mars 1882.</p> <p>Total..... \$7,600,000.00 Voir Acte 45 Vic., chap. 19 et 20—27 mai 1882.</p>
Subvention en argent au Canada Central.	1,449,000.00	<p>Chemin de fer du Canada-Central—Construit par une compagnie particulière.</p> <p>Chemin de fer du Canada-Central—Prolongement subventionné de Pembroke à Callander, acheté par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.</p> <p>Contrat de la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Accordé le 21 octobre 1880. Ratifié par l'Acte 44 Vic., chap. 1, 1881. Dépôt par la compagnie le 16 février 1881, \$1,000,000, au ministère des finances.</p> <p>Prêt à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, \$22,500,000, et une avance sur ce chiffre de \$7,500,000, pour compléter le chemin de fer, le 1er mai 1886, de Callander à Savona-Ferry (Kamloops), par l'Acte 47 Vic., chap. 1, 5 mars 1884.</p> <p>Construction du chemin de fer du Pacifique, commencée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Callander et Winnipeg.</p>
Subvention en argent à la Cie du C.C.P. Subvention en terre.	10,000,000.00 12,500,000.00	<p>A l'exclusion de la ligne d'embranchement jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, 93 milles.</p> <p>Subvention en terres, Section-Est—Évaluées à 650 milles, et 9,615.35 acres par mille 6,250,000 acres.</p> <p>La subvention en terre représente 6,250,000 acres, évaluées à \$2 l'acre pour la ligne principale, entre Callander et Port-Arthur.</p> <p>Les plus fortes tranchées dans le roc s'étendent jusqu'à 95 milles entre le Pic et Nepigon. Les trains circulaient jusqu'à 35 milles à l'est de Port-Arthur en septembre 1883.</p>
Divers contrats. — Port-Arthur à Selkirk	14,113,122.00	<p>Chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, construit par divers entrepreneurs; certaines parties terminées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après l'arrêté du Conseil, juillet 1883. Prix de l'entreprise, \$928,000 pour l'achèvement, etc.</p> <p>Trains réguliers de Port-Arthur à Winnipeg depuis la 1ère semaine de mai 1883.</p> <p>Selkirk à St-Boniface, 22 milles, et St-Boniface à Emerson, 63 milles, construits en 1877-80.</p>

DÉTAILS—

N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-  
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Win- nipeg.	Total de Mon- tréal.	Total de Que- bec et de Saint- Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
<b>CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Suite.</b>	Milles	Milles	Milles	Milles.	Complété.	
<i>Division-Ouest—Suite.</i>						
<i>Section du Portage-du-Rat.</i>						
Portage-du-Rat à Selkirk .....	21	1,399	1,546	1878	1883	Selkirk à Winnipeg...
Selkirk à Winnipeg .....	0	1,420	1,567	1876	1881	
<i>Section de Brandon.</i>						
Winnipeg à Portage-la-Prairie.....	55	1,476	1,623	1881	.....	<i>Section Centrale.</i> — Selkirk à Savona Ferry (Kamloops.) Subvention en argent au C. C. P.
Portage-la-Prairie à Brandon.....	133	1,553	1,700	do	Nov. 1881.	
<i>Section de Broadview.</i>						
Brandon à Broadview.....	264	1,684	1,831	do	1882	
<i>Section de Régina.</i>						
Broadview à Qu'Appelle.....	324	1,744	1,891	1882	do	do Oct. 1882. 1882
Qu'Appelle à Régina.....	357	1,777	1,924	do		
Régina à Moose Jaw .....	398	1,818	1,965	do		
<i>Section Swift-Current (Courant Rapide.)</i>						
Moose Jaw à Swift-Current.....	51	1,931	2,078	do	do	
<i>Section de Medicine-Hat.</i>						
Swift-Current à Maple Creek .....	597	2,017	2,164	do	Fév. 1883.	Subvention en terres au C. C. P.
Maple Creek à Medicine-Hat.....	660	2,080	2,227	1883	1883	
<i>Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau)</i>						
Medicine-Hat à Langevin.....	695	2,115	2,262	do	do	
Langevin à Bassano .....	757	2,177	2,324	do	do	
Bassano à Gleichen.....	785	2,205	2,352	do	do	
<i>Section de Calgary.</i>						
Gleichen à Calgary, sur la riv. de l'Arc	839	2,259	2,406	do	do	
Calgary à Morley .....	881	2,301	2,448	do	do	
Morley à Kananaskis (Padmors).....	893	2,313	2,460	do	do	
Kananaskis à Canmore.....	908	2,328	2,473	do	do	
<i>Section des Montagnes-Rocheuses.</i>						
Canmore à Silver-City.....	938	2,358	2,505	do	do	Nov. 1883.
Silver-City à Laggan .....	955	2,375	2,522	do		
Laggan à Stephen—Sommet, M. R....	962	2,382	2,529	do	1884	
Stephen—Sommet, M. R., à Savona- Ferry (Kamloops).....	1,230	2,650	2,797	1884	1885	

ROUTE  
NORD  
DE MO

Dépens  
probables  
le chemin  
de fer par  
le gouvern  
fédéral

\$

375,00

15,000,00

7 500,00

DÉTAILS—  
DE LA RIVE—  
DU PACIFIQUE

ROUTE A.  
NORD DE QUÉBEC À MONTRÉAL.  
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur  
le chemin de fer  
par le gouvernement  
fédéral.

Dépense  
probables sur  
le chemin de  
fer par le  
gouvernement  
fédéral.

OBSERVATIONS.

\$ cts.

Selkirk à Winnipeg...

375,000.00 Coût du chemin de fer de Saint-Boniface à Emerson, \$1,121,798 05.

## Section Centrale.

Selkirk  
à  
Savona Ferry  
(Kamloops.)  
Subvention en argent  
au C.C.P.

Longueur de la Section Centrale, d'après le contrat. Évaluée à 1,350 milles.  
Subvention en argent, Section Centrale. Premiers 900 milles, à \$10,000  
par mille..... \$9,000,000 00  
Subvention en argent, Section Centrale. Deuxièmes 450 milles à \$13,333  
par mille..... 6,000,000 00

15,000,000.00 Total de la subvention en argent. Section Centrale..... \$15,000,000 00

Ouverture au trafic jusqu'à Régina autorisée en octobre 1882.  
Commençant à 585 milles à l'ouest de Winnipeg, les rails ont été posés sur 376 milles de  
la ligne principale, ainsi que sur 26½ milles de voies de garage, du 18 avril au 28  
novembre 1883, soit 9½ mois.

Subvention en terres  
au C.C.P.

7 500,000.00 Subvention en terres, Section Centrale. Premiers 900  
milles, à 12,500.00 acres par mille ..... 11,250,000 acres, d'après le contrat  
Subvention en terres, Section Centrale. Deuxièmes  
450 milles, à 16,666 66 acres par mille ..... 7,500,000 do  
Total de la subvention en terre, Section Centrale. 18,750,000 do

La subvention en terres représente 18,750,000 acres, évaluées à \$2 par acre pour la ligne  
principale, entre Selkirk et Savona-Ferry, sur la Section Centrale.  
Pour subventions en argent et en terres du chemin de fer Canadien du Pacifique,—Voir  
contrat, 21 octobre 1880—Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.

Convols circulant jusqu'à 40 milles à l'ouest de Calgary, en septembre 1883.

Le 28 novembre 1883, chemin de fer construit depuis Winnipeg en allant à l'ouest jus-  
qu'à 1½ milles en deça du sommet.  
Trains réguliers circulant jusqu'au sommet, le 20 juillet 1884—47 milles plus loin qu'en  
mars 1884  
Chemin de fer construit jusqu'à environ 70 milles à l'ouest de Stephen, sur le sommet,  
en août 1884.

DÉTAILS—

N<sup>o</sup> 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-  
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winni- peg.	Total de Mon- tréal.	Total de Québec en/2 Saint-Mar- tin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles		Complété.	
<b>CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Suite.</b>						
<i>Section Ouest, C.-B. (Non comprise dans le contrat de la Cie C. O. P.)</i>						
Savona-Ferry à Emory's-Bar, rivière Fraser.....	1,359	2,779	2,926	1880	Temps d'a- près le con- trat, juillet 1885.	9,104,040.00
Emory's-Bar à Port-Woody, Anse de Burrard, Océan Pacifique.....	1,445	2,865	3,012	22 fév. 1882	do	2,488,255.00
						338,084.00
				1877	1876	397,539.00
				juillet 1871	1881	104,694,052.00 669,981.84
<b>LONGUEUR TOTALE DE LA LIGNE PRINCIPALE, dont 1,177 milles const par la Cie C. O. P., jusq. un mille en deçà de Stephen, sur le sommet, en 1881-82-83, et les trains parcourent 1,131 milles en mars 1884. Trains réguliers jusq. som- met le 20 juil. 1884. La dernière cheville fut frappée à l'est de Kam- loops le 7 nov. 1885, date de l'arr. d'un train spécial à Port-Woody. Le ch. de fer a été entièrement ou- vert au transp rég. des passag et du fret le 26 juil. '86</b>		2,865	3,012			3,262,698.50
Embranchement de Pembina.....				1877	1880	1,121,798.05
Ouest de la rivière Rouge. Abandonné					1880	159,488.15
Embranchement de la Baie-Geor- gienne. Ancienne ligne abandonnée						62,738.35
A reporter.....						

\* Voir note au pied de ce tableau concernant la longueur totale du chemin de fer, auquel 41 milles devraient être ajoutés, pour les raisons mentionnées.

ROUTE A  
NORD, D  
DE MON

Dépense probable sur  
le chemin de  
fer par le  
gouvernement  
fédéral.

\$ cts.

9,104,040.00

2,488,255.00

338,084.00

397,539.00

104,694,052.00  
669,981.84

3,262,698.50

108,636,710.39

1,121,798.05

159,488.15

62,738.35

DÉTAILS—  
DE LA RIVE-  
DU PACIFIQUE

ROUTE A.  
NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.  
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
\$ cts.		
	9,104,040.00	Construit par D. O. Mills, entrepreneur—Les derniers 29 milles de Boston-Bar à Emor's Bar sont les plus difficiles de la ligne. La voie devra être posée d'un bout à l'autre en septembre 1884.
	1,486,255.00	Construit par A. Onderdonk, entrepreneur—La voie devra être posée d'un bout à l'autre vers juillet 1884.
	338,094.00	Les remises des locomotives et les bâtiments des gares sur certaines parties du chemin de fer, construits par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
	397,539.00	Matériel roulant sur parties du chemin de fer construit par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
	104,694,052.05	Total à l'exclusion des lignes de télégraphe, des embranchements et des explorations.
	669,961.84	Les lignes de télégraphe avant la signature du contrat avec la Cie C. O. P., le 21 octobre 1880, ont été construites sur une distance de 1,747 milles depuis le Fort-William jusqu'à la ligne de la Colombie-Britannique sur la rivière Fraser, et 1,200 milles depuis le Fort-William jusqu'à Edmonton ont été exploités en avril 1878.
	3,262,696.50	Explorations de Callander à Port-Moody, etc., 1871 à 1881.
	108,638,710.39	Sur lesquelles \$12,289,211.87, subvention en argent à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au 31 décembre 1883, à l'exclusion de la subvention de terres = 13,582,707 acres, dont un cinquième sera retenu par le gouvernement d'après le contrat du 21 octobre 1880, et l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.
	1,121,798.05	Embranchement de Pembina, 63 milles au sud, de Winnipeg à Emerson. Coût total, 85 milles de Selkirk, \$1,498,798.05.
	159,488.15	A l'ouest de la rivière Rouge—Partie de la ligne principale avant d'être changée pour la ligne actuelle.
	62,738.35	Embranchement de la Baie-Georgienne, au sud du lac Nipissingue—depuis Callander—Abandonné.

r, auquel 41 milles

## DÉTAILS—

N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-  
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Win- ipeg.	Total de Mon- tréal.	Total de Qué- bec via Saint- Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles		Complété.		\$ cts.
Report .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE— <i>Fin.</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Embranch. de la ligne de la Jonction de Sudbury à Algoma Mills et Saut- Sainte-Marie .....	.....	.....	.....	1883	1887	.....	Omis.
COUT PROBABLE TOTAL dn C.C.P. de Montréal à Port- Moody .....	.....	.....	.....	1875	1879, moins les portes.	.....	\$109,871,724.94 288,278.51
TOTAL, y compris l'écluse du Fort-Frances .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Omis. \$110,260,003.45

N.B.—Pour lignes d'embranchement et auxiliaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, Voir pour détails des subventions accordées au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Pour résumé des routes A, B, C, D, E, F, G, H, de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, I I à O, par les États-Unis *via* San-Francisco.— Voir n° 43.  
Voir note à la fin de cet annexe, sur l'achèvement du chemin, la ligne la plus courte entre que du chemin de fer Canadien du Pacifique.  
Depuis la préparation de cette table, le terminus ouest du chemin a été placé à Vancouver, et construite, ce qui augmente de 41 milles la longueur totale du chemin de fer. Nous lance totale de Liverpool à Yokohama, de plus de 37 milles, différence de peu d'in-

tableau n° 14.  
Montréal, et au  
par le Canada

Liverpool, Ang

à environ 14 mil  
donnerons des  
portance.



DÉTAILS— ROUTE A.  
 R DE LA RIVE- NORD DE QUÉBEC À MONTRÉAL.  
 U PACIFIQUE, DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
\$	cts.	
.....	.....	
.....	Omis.	Embranchement actuel au nord du lac Nipissingue, de la Jonction de Sudbury à Algoma-Mille, lac Huron, 93 milles construit par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1884 à 1886. Sera prolongé jusqu'au Saut-Sainte-Marie, 107 milles plus à l'ouest. Ligne d'embranchement complétée et ouverte en 1887.
\$109,971,724.94	258,278.51	Ce chiffre représente seulement la dépense probable par le gouvernement fédéral. Ecluse du Fort Frances, au pied du lac à-la-Pluie, sur la route Dawson, 237 milles à l'ouest de Port-Arthur, Baie-du-Tonnerre, lac Supérieur, et 215 milles à l'est de Winnipeg par la route Dawson.
.....	Omis.	Route Dawson, par terre et par eau, de Port-Arthur au lac-des-Bois et Winnipeg, et chemin du Fort-William. Frais de construction seulement, \$1,027,915.12, y compris \$72,193.01 pour les bateaux.
\$110,260,003.45	.....	Sur lesquels il y a \$56,219,925.78 de paiements en argent jusqu'au 1er juillet 1884, y compris l'embranchement de Winnipeg à Emerson, et à part la subvention en terre à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
.....	.....	La ligne principale devra être complétée le 1er mai 1888, d'après la convention faite avec la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en date du 7 mars 1884, en considération d'un prêt de \$32,500,000, et d'une avance sur cette somme de \$7,500,000, par l'acte 47 Vic., cap. 1. Prêt remboursable le ou avant le 1er mai 1891, avec intérêt à 5 pour 100.

du Pacifique, Voir Nord, de Québec à Yokohama, Japon, Voir n° 43.

à plus courte entre placé à Vancouver, chemin de fer. Nous donnerons de peu d'im-

tableau n° 14.

Montréal, et au chemin de fer Canadien Pacifique, de Montréal à Ottawa.— Voir n° 20. par le Canada *via* Port-Moody,— Voir n° 19.

Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, aussi sur le remboursement de l'emprunt de la Compagnie à environ 14 milles plus à l'ouest, et la section des Montagnes-Rocheuses a été définitivement localisée. Nous donnerons des détails dans un rapport subséquent; ce changement n'affecte pas, cependant, la destination.

DÉTAILS—ROUTE A—*Suite.*

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

N° 14.—Tronc principal, embranchements et lignes affermées, 1887.

	Milles sta- tutaires.	Milles sta- tutaire.
<i>Ligne transcontinentale ou tronc principal.</i>		
Ouvert au trafic régulier des passagers et du fret, jusqu'à Port-Moody, le 26 juillet 1886, et jusqu'à Vancouver le 1er juin 1887, Montréal à Vancouver.....	2,905	2,905
<i>Embranchements.</i>		
Division de l'est, y compris la partie qui continue le tronc principal de la jonction de St-Martin à Québec, 159 M.....	484	
Division de l'Ouest.....	438	
do du Pacifique.....	8	
		928
<i>Lignes affermées.</i>		
Section d'Ontario et de Québec.....	745	
do de l'Atlantique et du Nord-Ouest, ou ligne courte à trav. l'Etat du Maine.	325	
do d'Ottawa et du St-Laurent.....	87	
		1,127
Longueur totale, en milles, des lignes de la compagnie 31 déc. 1887.....		4,960

## REMARQUES.

## EMBRANCHEMENT D'ALGOMA—SUDBURY AU SAUT-STE-MARIE.

*Pont du chemin de fer du Saut-Ste-Marie et les raccordements aux Etats-Unis.*

L'embranchement d'Algoma au Saut-Ste-Marie, distance d'environ 170 milles, ainsi que le pont sur la rivière Ste-Marie furent pratiquement complétés en décembre 1887.

La compagnie par son contrat avec le gouvernement, pour la construction de cet embranchement, a droit aux terrains nécessaires pour le lit du chemin, les gares, etc., en tant que ces terrains appartiennent à la Couronne.

Le pont a été construit en vertu d'une charte accordée à la "Compagnie du pont du Saut-Ste-Marie", dans laquelle la compagnie du Pacifique Canadien possède une moitié des intérêts engagés, tandis que l'autre moitié appartient également aux deux lignes des Etats-Unis qui conduisent à Minneapolis, St-Paul et Duluth.

Le premier convoi, *vid* North Bay et Sudbury, et de là par l'embranchement d'Algoma jusqu'au Saut, quitta la gare Allendale du chemin de fer du nord (Northern Railway) vendredi soir, le 23 décembre, portant un grand nombre de passagers de Toronto et d'ailleurs, qui allèrent enregistrer leur vote à propos du règlement accordant un bonus de \$20,000 à la Compagnie du Pacifique Canadien, à condition qu'elle construisit la gare, les hangars au fret, etc., dans le centre de la ville.

Le parcours par chemin de fer de Toronto au Saut, est comme suit :—

Toronto à Allendale, chemin de fer du Nord.....	Milles. 63	
Allendale à Gravenhurst do .....	111	
Gravenhurst à North Bay, chemin de fer du Nord-Ouest 116		290
North Bay à Sudbury, ch. de f. du Pacifique, artère principale 80		80

Sudbury  
AlgomaLe parcours  
Ottawa  
Sudbury

Le premier

l'inauguration  
décembre 1887Les raccordements  
St-Paul et Mi

Sudbury à Algoma, ch. de fer C. P. Embranchement.... 96  
 Algoma au Saut-Sainte-Marie..... 107

203

Total, Toronto au Saut-Sainte-Marie. .... 573

Le parcours par chemin de fer d'Ottawa au Saut, est plus court :—

Ottawa à Sudbury, ch. de fer C. J. P. Artère principale. .... 323

Sudbury au Saut-Ste-Marie, ch. de fer C. P. Embranchement... 203

Total, Ottawa au Saut-Sainte-Marie. .... 526

Le premier train s'est rendu de Toronto à North Bay, le 29 janvier 1886.

L'inauguration du pont International du Saut-Sainte-Marie eut lieu, samedi, le 12 décembre 1887.

Les raccordements des voies ferrées des Etats-Unis, entre le Saut et Duluth, Paul et Minneapolis, seront prêts pour le trafic régulier avant le mois d'août

mées, 1887.

Milles sta- tutaires.	Milles sta- tutaire.
2,905	2,906
484 436 8	928
745 326 57	1,127
.....	4,960

ARIE.

ux Etats-Unis.

environ 170 milles,  
 olétés en décembre

la construction de  
 chemin, les gares,

ompagnie du pont  
 adien possède une  
 alement aux deux  
 nth.

l'embranchement  
 u nord (Northern  
 e de passagers de  
 règlement accor-  
 condition qu'elle

e.  
 suit :—

Milles.  
 63  
 11  
 16  
 — 290  
 80  
 — 80

DÉTAILS—ROUTE B.

N° 15.—TABLEAU COMPARATIF.

Distances de Montréal et Ottawa à Toronto, par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Montréal. ....	Ottawa.....	104	
Ottawa.....	Perth.....	51½	
Perth.....	Toronto (gare Union).....	176½	
Montréal. ....	Toronto.....	331½	
Montréal. ....	Prescott.....	98	
Prescott.....	Brockville.....	11½	
Brockville.....	Kingston.....	40½	
Kingston.....	Toronto (gare Union).....	139½	
Montréal. ....	Toronto.....	288½	
Ottawa.....	Toronto (gare Union).....	227½	
do.....	do do St. Laur. et O., et G.-T.	238½	
do.....	do via Brockville, ch. de fer C. P., et G.-T.	245½	

N.B.— Voir tableau des distances n° 2.  
 Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

N° 10  
 Québec et a  
 d  
 De  
 bec.....  
 bec.....  
 réal.....  
 octo.....  
 roit.....  
 tigo.....  
 Paul.....  
 atapolis.....  
 Vincent.....  
 ryon.....  
 aipeg.....  
 age-la-Prairie.  
 dou.....  
 ppele.....  
 ne.....  
 Current.....  
 éne-Hat.....  
 chen.....  
 Gary.....  
 more.....  
 er-City.....  
 chen.....  
 ona-Ferry.....  
 ry's-Bar.....  
 N.E.— Estime  
 i Presqu  
 La derni  
 pass  
 Voir tab  
 Pour l'a  
 tabl

DETAILS—ROUTE C.

N° 16 —TABLEAU COMPARATIF DES DISTANCES —Milles statutaires.

Québec et autres endroits à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des Etats Unis et Canadien du Pacifique.

Route actuelle d'été et d'hiver.

Territoires Canadien et des Etats-Unis.

	Milles géographiques.	Milles statutaires.	De	A	Intermédiaires.							
					Québec.	Montréal.	Toronto.	Détroit.	Chicago	Saint-Paul.	Winnipeg.	
C. P.	104 51½ 176½		Québec.....	Montréal.....	0	171	504	735	1,003	1,413	1,870	
			Montréal.....	Toronto.....	171	333	0	331	832	1,242	1,699	
			Toronto.....	Détroit.....	333	564	0	459	909	1,366		
C. P.	331½		Détroit.....	Chicago.....	231	735	231	0	268	678	1,135	
			Chicago.....	Saint-Paul, O.....	268	1,003	832	499	268	0	867	
			Saint-Paul, O.....	Minneapolis.....	410	1,413	1,242	909	678	410	0	
G.-T.	96 11½ 40½ 139½		Minneapolis.....	Saint-Vincent.....	10	1,423	1,252	919	688	420	0	
			Saint-Vincent.....	Emerson.....	379	1,802	1,631	1,298	1,067	799	389	
			Emerson.....	Winnipeg.....	2	1,804	1,633	1,300	1,069	801	291	
			Winnipeg.....	Portage-la-Prairie.....	68	1,870	1,699	1,366	1,135	867	457	
			Portage-la-Prairie.....	Brandon.....	58	1,928	1,755	1,422	1,191	923	513	
			Brandon.....	Qu'Appelle.....	77	2,003	1,832	1,499	1,268	1,000	590	
			Qu'Appelle.....	Régina.....	191	2,194	2,023	1,690	1,459	1,191	781	
			Régina.....	Swift-Current.....	33	2,227	2,056	1,723	1,492	1,224	814	
			Swift-Current.....	Medicine-Hat.....	154	2,381	2,210	1,877	1,646	1,378	908	
			Medicine-Hat.....	Gleichen.....	149	2,530	2,359	2,026	1,795	1,527	1,117	
			Gleichen.....	Calgary.....	126	2,655	2,484	2,151	1,920	1,652	1,242	
			Calgary.....	Canmore.....	54	2,709	2,538	2,205	1,974	1,706	1,296	
			Canmore.....	Silver-Clty.....	67	2,776	2,605	2,272	2,041	1,773	1,363	
			Silver-Clty.....	Stephen, sommet des montagnes Rocheuses.....	32	2,808	2,637	2,304	2,073	1,805	1,395	
			Stephen, sommet des montagnes Rocheuses.....	Sarona-Ferry.....	24	2,832	2,661	2,328	2,097	1,829	1,419	
			Sarona-Ferry.....	Emory's-Bar.....	268	3,100	2,929	2,596	2,365	2,097	1,687	
			Emory's-Bar.....	Port-Moody.....	1129	3,229	3,058	2,725	2,494	2,226	1,816	
			Port-Moody.....		89	3,318	3,144	2,811	2,580	2,312	1,902	

N.E.— Estimé.— En voie de construction, juillet 1884.

Presque terminé,

La dernière cheville a été plantée le 7 nov. 1885, et la ligne entière ouverte au transport des passagers et du fret le 26 juillet 1886.

Voir tableau des distances n° 3.

Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NN, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NN, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ

N° 17.—TABLEAU COMPARATIF des distances, en milles géographiques et statistiques, par les divers chemins de fer, mar et intérieurs du Canada, jusqu'à Yokohama.

Pour détails—Voir Route.	Québec.		Montréal.		Toronto.		Ottawa.		Winnipeg.		Port de Victoria, C.-B., via Nansimo (chemin de fer projeté).
	Milles géographiques.	Milles statistiques.	Milles géographiques.	Milles statistiques.	Milles géographiques.	Milles statistiques.	Milles géographiques.	Milles statistiques.	Milles géographiques.	Milles statistiques.	
....	2,819	3,249	Cité. 2,958	Cité. 3,409	3,247	3,742	3,061	3,529	.....	.....	.....
A 1	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957	Jonction St-Martin. 3,408	.....	.....	3,051	3,516	4,178	4,816	5,434
A 2	2,661	3,067	Cité. 2,967	Cité. 3,420	.....	.....	2,893	3,334	4,020	4,634	5,274
B..	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,799	Jonction St-Martin. 3,226	Jonction. 3,274	Jonction. 3,774	3,051	3,516	4,208	4,850	5,463
C..	2,819	3,249	Cité. 2,809	Cité. 3,236	Cité. 3,277	Cité. 3,778	.....	.....	4,441	5,119	5,895
			Jonction St-Martin. 2,957	Jonction St-Martin. 3,408							
			Cité. 2,967	Cité. 3,420							

N.B.—Pour les routes D, E, F, G, H—Voir tableau comparatif n° 18.  
 Pour détails de route A 1 à H—par le Canada via Port-Moody—Voir nos 1 à 25.  
 Pour routes I 1 à O—par les Etats-Unis via San-Francisco—Voir nos 26 à 43.  
 Pour le résumé des routes A 1 à H—par le Canada—Voir n° 19.  
 Pour le résumé des routes I 1 à O—par les Etats-Unis—Voir n° 43.  
 Voir note au bas du tableau n° 13, pour les distances, etc.

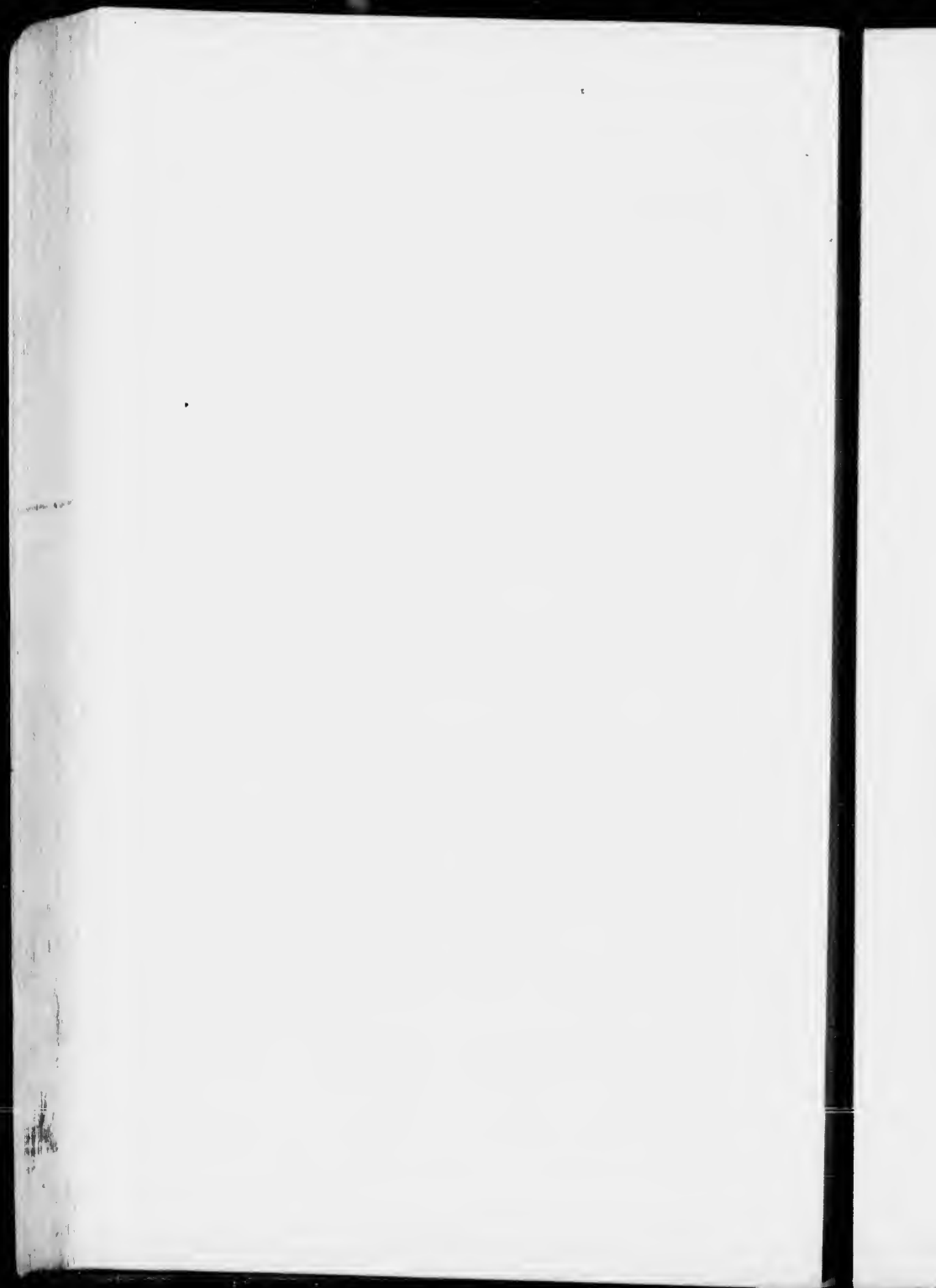
## ROUTES A, B, PORT DE QUÉBEC.

graphiques et statistiques par les diverses routes indiquées, de Liverpool, Angleterre, aux principaux ports de l'extérieur du Canada, jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon.

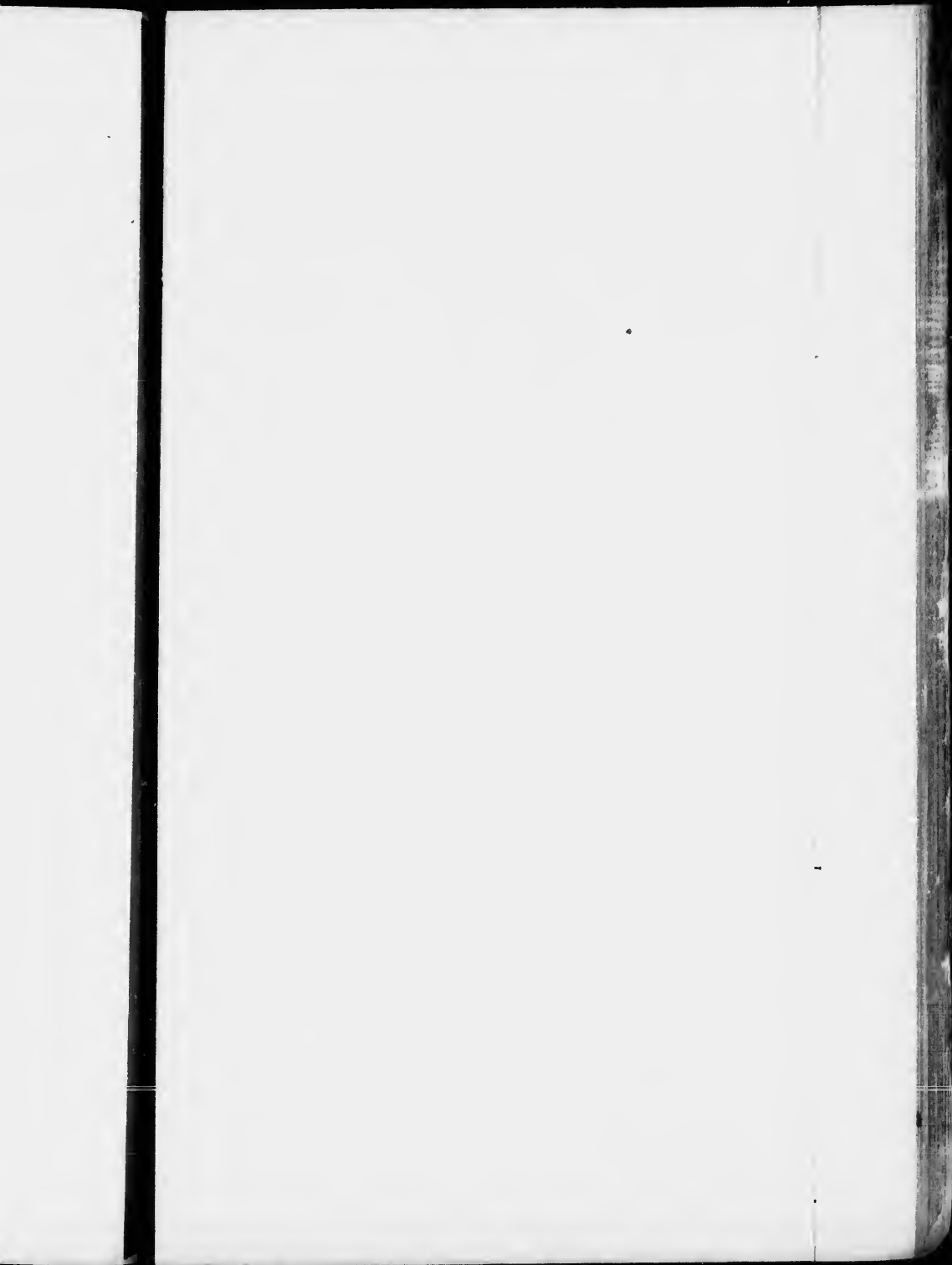
Routes.	Winnipeg.			Port de G. C.	Victoria, O.-B., via Nanaimo (chemin de fer projeté).		Yokohama, côté orientale du Japon.		Route.
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.		Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.		
29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Océan Atlantique, via Malin-Head, nord de l'Irlande, Cap-Race, Terre-Neuve, golfe et fleuve Saint-Laurent, etc. Route entière par eau.
16	4,178	4,916	5,430	5,534	6,379	9,806	11,303	Atlantique via Cap-Race jusqu'à Québec, chemin de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, et Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon.	
14	4,020	4,634	5,274	5,376	6,197	9,648	11,121	Atlantique via Détroit de Belle-Ile. Le reste semblable à la précédente. La route du Cap-Race est de 158 milles géographiques = 182 statutaires, plus longue que via Belle-Ile.	
6	4,208	4,850	5,463	5,564	6,413	9,835	11,337	Atlantique via Cap-Race jusqu'à Québec; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique via Montréal, Ottawa, Perth, Toronto et Orangeville à Owen Sound; de là, à travers le Lac Huron jusqu'au canal du Saint-Sainte-Marie; de là, à travers le Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody; de là à travers l'Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon. C'est la route d'été actuelle par le Canada. Pour la même route via le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques = 182 milles statutaires.	
3	4,441	5,119	5,695	5,797	6,682	10,089	11,606	Atlantique via Cap-Race, chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là, par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit; de là, via les chemins de fer des États-Unis jusqu'à Chicago et Emerson; de là, par le C. O. P. jusqu'à Winnipeg. C'était la route d'hiver par le Canada et les États-Unis, en attendant l'achèvement du C. O. P. au nord des lacs Huron et Supérieur, entre la Jonction Sudbury et Port-Arthur, et dans les Montagnes-Rocheuses entre le sommet et Savona-Ferry. Le 20 juillet 1884, les parties non terminées mais en construction étaient évaluées à 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, et à 368 milles dans les Montagnes-Rocheuses. Pour l'avancement des travaux depuis le mois de juillet, voir les notes à la fin des tableaux.	

voir nos 1 à 25.  
nos 26 à 43.

3.







ROUTES D, E, F, G, H, VIA LES PORTS DE MER DE  
 N° 18.—ETAT COMPARATIF des distances en milles géographiques et statutaires, par les diverses routes in  
 sur la côte orientale

Pour détails—Voir route.	LOUISBOURG.		HALIFAX.		SAINT-JEAN.		SAINT-ANDRÉ.		CHATHAM.		QUÉBEC.		MONTRÉAL.		OTTAWA.		Milles géographiques.	Milles statutaires.
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.		
D 1....	2,350	2,709							Jonction. 2,697 Ville. 2,705	Jonction. 3,109 Ville. 3,118	3,068	3,537	Jonction St-Martin. 3,206 Cité. 3,216 Cité. 3,104	Jonction St-Martin. 3,696 Cité. 3,708 Cité. 3,578	3,300	3,804		
D 2....	2,350	2,709			2,712	3,126												
E 1....			2,500	2,881					Jonction. 2,724 Ville. 2,732	Jonction. 3,140 Ville. 3,149	3,098	3,568	Jonction St-Martin. 3,234 Cité. 3,244	Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739	3,327	3,825		
E 2....			2,500	2,881	2,739	3,157							Cité. 3,131	Cité. 3,609	3,235	3,729		4,3
F 1....					2,700	3,112			Jonction. 2,839 Ville. 2,847	Jonction. 3,273 Ville. 3,282	3,211	3,701	Jonction St-Martin. 3,349 Cité. 3,359	Jonction St-Martin. 3,680 Cité. 3,672	3,442	3,968		4,51
F 2....					2,700	3,112					3,076	3,546	Jonction St-Martin. 3,214 Cité. 3,224	Jonction St-Martin. 3,705 Cité. 3,717	3,308	3,813		4,43
F 3....					2,700	3,112							Cité. 3,092	Cité. 3,564	3,196	3,684		4,32
G 1....							3,850	3,089			3,038	3,502	Jonction St-Martin. 3,176 Cité. 3,183	Jonction St-Martin. 3,661 Cité. 3,673	3,270	3,769		4,398
G 2....								3,089					Cité. 3,035	Cité. 3,489	3,140	3,619		4,267
H.....									Ville. 2,558	Ville. 2,919	2,849	3,284	Jonction St-Martin. 2,987 Cité. 2,997	Jonction St-Martin. 3,443 Cité. 3,455	3,081	3,551		4,208

N.B.—Pour les routes A 1, A 2, B et C, voir tableau comparatif n° 17.  
 Pour détails des routes A 1 à H, par le Canada, voir Port-Moody, voir nos 1 à 25.  
 Pour les routes I 1 à O, par les Etats-Unis et San-Francisco, voir nos 28 à 43.  
 Pour le résumé des routes A à H, par le Canada, voir n° 19.  
 Pour le résumé des routes I à O, par les Etats-Unis, voir n° 43.  
 Voir note au bas de la table n° 18, pour les distances, et le nouveau terminus à Vancouver, sur la côte du Pacifique.

LES PORTS DE MER DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

s, par les diverses routes indiquées de Liverpool (Angleterre) aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, et à Yokohama, sur la côte orientale du Japon—*Suite.*

Ports.	MONTRÉAL.		OTTAWA.		WINNIPEG.		PORT-MOODY.		YOKOHAMA.		DESCRIPTION DES ROUTES.
	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	
Jonction St-Martin. 3,698 Cité. 3,708 Cité. 3,578	3,300	3,804	4,428	5,104	5,881	6,549	10,055	11,591	Route de Louisbourg <i>viâ</i> le chemin de fer projeté d'environ 80 milles de long, jusqu'à Port-Mulgrave, détroit de Canso; de là <i>viâ</i> les chemins de fer New-Glasgow et Truro, Intercolonial, Rive-Nord et Canad. du Pacifig. détails n° 4.		
Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739 Cité. 3,609	3,327	3,805	4,455	5,135	5,708	6,580	10,083	11,622	Route de Louisbourg <i>viâ</i> le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, 417 M.; de là <i>viâ</i> Mattawamkeag, lac Mégantic et Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M. par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc. Voir tableau n° 5. Pour plus de détails, voir route d'Halifax <i>viâ</i> Saint-Jean, Mattawamkeag et Sherbrooke, jusqu'à Montréal, ci-dessous.		
Jonction St-Martin. 3,860 Cité. 3,872 Cité. 3,705 Cité. 3,717 Cité. 3,564	3,442	3,968	4,570	5,268	5,824	6,713	10,198	11,755	Route d'Halifax <i>viâ</i> Truro et Moncton jusqu'à St-Jean par l'Intercolonial, 278 M.; de là jusqu'à la jonction de Mattawamkeag, 147 M., par le chemin de fer de St-Jean et Maine; de là jusqu'au lac Mégantic, par le chemin de fer International, prolongem. projeté d'environ 135 M.; de là jusqu'à Sherbrooke par ce dernier, 69 M.; de là par le chemin de fer du Grand-Tronc, 101 M., jusqu'à la cité de Montréal; de là, 2,865 M. jusqu'à Port-Moody. La distance par cette route jusqu'à Québec, <i>viâ</i> le chemin de fer International jusqu'à Sherbrooke, et de là par le Grand-Tronc, est de 21 M. plus longue que jusqu'à Montréal, ou 3,630 M. de Liverpool. Voir tableau n° 7.		
Jonction St-Martin. 3,661 Cité. 3,673 Cité. 3,499	3,308	3,813	4,436	5,113	5,690	6,558	10,064	11,600	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, route <i>viâ</i> l'Intercolonial jusqu'à Moncton et Québec; de là <i>viâ</i> le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody. Pour les détails relatifs à cette route, voir tableau n° 8.		
Jonction St-Martin. 3,443 Cité. 3,455	3,196	3,684	4,324	4,984	5,577	6,429	9,952	11,471	Saint-Jean, N.-B., route <i>viâ</i> les chemins de fer de Frédéricton et du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston, 228 M.; de là 80 M. par le chemin de fer projeté jusqu'à la Rivière-du-Loup; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là <i>viâ</i> le chemin de fer de la Rive-Nord, 171 M., jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,865 M., jusqu'à Port-Moody. Voir tableau n° 8.		
	3,270	3,769	4,398	5,069	5,651	6,514	10,025	11,558	Saint-Jean, N.-B., route <i>viâ</i> Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M., par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, Intercolonial et Grand-Tronc—Saint-Jean <i>viâ</i> Sherbrooke jusqu'à Québec, 473 M. Voir tableau n° 9.		
	3,140	3,619	4,267	4,919	5,521	6,364	9,595	11,406	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, route <i>viâ</i> les chemins de fer Canada et Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, 94 M.; de là 113 M. jusqu'à Edmundston; de là jusqu'à la Rivière-du-Loup, 80 M., par le chemin de fer projeté; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là <i>viâ</i> les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, 3,012 M. Voir tableau n° 10.		
	3,081	3,551	4,208	4,851	5,462	6,296	9,836	11,338	Saint-Jean, N.-B., route <i>viâ</i> Mattawamkeag et Sherbrooke, 410 M. jusqu'à Montréal, par le ch. de fer St-Jean et Maine, et les ch. de fer International et Grand-Tronc. Voir route d'Halifax par ces lignes de ch. de fer, ou tab. n° 11. Saint-André à Québec, par la même route <i>viâ</i> Sherbrooke, 431 M. Saint-André à Saint-Jean, par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> , 85 M. Saint-André à Chatham, par les chemins de fer <i>Grand Southern</i> et Intercolonial, 246 M.		
									Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, <i>viâ</i> Cap-Race, 2,949 milles statutaires de Liverpool, océan Atlantique. Chatham à Edmundston, 165 M., et de là à Québec, 170 M. <i>viâ</i> le chemin de fer projeté "Québec et Chatham;" de là par le chemin de fer de la Rive-Nord, 159 milles jusqu'à la jonction Saint-Martin; de là 2,853 M. jusqu'à Port-Moody, par le chemin de fer Canadien du Pacifique; de là 5,042 M.S. à travers l'océan Pacifique, jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon. Voir tableau n° 12. Chatham à Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial, 161 M., et de là 85 M., par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> jusqu'à Saint-André. Pour la route de Chatham <i>viâ</i> le détroit de Belle-Île, déduisez 158 milles géographiques, ou 182 milles statutaires de chacune des distances par cette route depuis Liverpool.		

Pour  
détails  
voir

A 2.....	Q
A 1.....	Q
B .....	Q
H .....	Cl
G 2.....	Se
F 3.....	Se
D 2.....	L
E 2.....	H
G 1.....	Se
D 1.....	L
F 2.....	Se
C .....	Q
B 1.....	H
F 1.....	Se

N.B.—

86,  
dir  
, 41  
ulh  
uti

1,94  
I. t  
s jc  
acil  
P  
l, I  
ais  
iv

## RÉSUMÉ.

N° 19.—ROUTES A, B, C, D, E, F, G, H.

ÉTAT COMPARATIF des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les routes respectives indiquées par le Canada *via* Port-Moody.

Pour détails voir	Routes.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
A 2.....	Québec, Ottawa et Port-Moody <i>via</i> Détroit de Belle-Ile .....	9,648	11,121
A 1.....	Québec, Ottawa et Port-Moody <i>via</i> Cap-Race .....	9,808	11,203
B .....	Québec, Ottawa, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur, et Port-Moody <i>via</i> Cap-Race .....	9,835	11,337
H .....	Chatham, Québec, Ottawa et Port-Moody <i>via</i> Cap-Race .....	9,836	11,338
G 2.....	Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody .....	9,895	11,406
F 3.....	Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody .....	9,952	11,471
D 2.....	Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody .....	9,984	11,485
E 2.....	Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody .....	9,991	11,516
G 1.....	Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody .....	10,023	11,556
D 1.....	Louisbourg, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody .....	10,055	11,591
F 2.....	Saint-Jean, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody .....	10,064	11,800
C .....	Québec, Montréal, Toronto, Détroit, Chicago, Saint-Paul, Emerson, Winnipeg et Port-Moody <i>via</i> Cap-Race .....	10,069	11,806
E 1.....	Halifax, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody .....	10,083	11,622
F 1.....	Saint-Jean, Moncton, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody .....	10,197	11,755

N.B.— Voir états comparatifs n° 17 et 18—Routes par le Canada.  
 Voir résumé n° 43—Routes par les États-Unis *via* San-Francisco.  
 Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances.  
 Voir notes à la fin des tableaux.

## N° 20.—NOTE—ROUTES A 1, A 2.

## SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Au chemin de fer de la Rive Nord, de Québec à Montréal, 159 milles.  
 Au chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Ottawa, 120 milles.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1884.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
19 avril.	47 Vic., c. 8 .....	<p>Un gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccourciement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, via 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 \$3,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité.....</p> <p>Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité .....</p>	954,000
		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 \$8,000 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	1,440,000
1885.			960,000
20 juill.	48-49 Vic., c. 58.	do do supplémentaire...	340,000
1884.			1888.
19 avril.	47 Vic., c. 8 .....	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 Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer du Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en tout .....	200,000
1887.			20,000
23 juin.	50-51 Vic., c. 24.	A la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter son chemin .....	20,000
		Total .....	3,914,000

N.B.— Voir tables des distances, etc., nos 1, 13.

Pour subventions en argent et en terres par le gouvernement fédéral au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Ottawa et Port-Moody, voir n° 13.

Voir notes à la fin des tables.

Pour la con  
fer Inte  
Ecosso.

Année.

1882.

17 mai... 45 Vic

1883.

25 mai... 46 Vic

1884.

19 avril. 47 Vic

1888.

2 juin... 49 Vic.

La subventi  
qu'on évalue à e  
La distance  
est de 793 milles  
Le chemin d  
La distance  
Pour les tab  
L'exploratio  
est de 83 milles,  
schreiber, ingéni  
Donkin est actue  
ligne de Louisbo  
d'Or, jusqu'aux  
deux tiers enviro  
tion difficiles."  
L'exploratio  
le chemin de fer

7a—11

## N° 21.—NOTE—ROUTES D 1, D 2.

## SUBVENTIONS ACCORDÉES

Pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

159 milles.  
wa, 120 milles.

Subventions en argent.	Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
\$	1882.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
	17 mai...	45 Vic., cap. 14.	Pour un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout (70 milles) .....	224,000
954,000	25 mai...	46 Vic., cap. 25.	Chemin de fer de Canso à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (80 milles) .....	258,000
\$12,000	1884.			
1,440,000	19 avril.	47 Vic., cap. 8.	Pour la construction d'un chem. 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 égale, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement et ainsi l'affermage et le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel .....	450,000
960,000	1886.		Total .....	930,000
340,000	2 juin...	49 Vic., cap. 14.	Le ministre des chemins de fer et des canaux est autorisé par ces présents à construire, comme ouvrage public, un chemin de fer, depuis un point sur le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg ou Sydney, et l'Acte des chemins de fer de l'Etat, 1881, s'appliquera à ce chemin de fer, et l'emplacement et tous les autres incidents de la construction seront déterminés par le Gouverneur-en-conseil. Voir l'Acte 44 Vic., cap. 25.	
200,000				
20,000				
3,914,000				

## OBSERVATIONS.

La subvention de \$224,000 est accordée pour la construction d'une ligne plus courte et plus directe qu'on évalue à environ 70 milles de longueur.

La distance de New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer actuel, est de 79½ milles.

Le chemin de fer actuel d'Oxford à New-Glasgow a 90 milles de longueur, *viâ* Truro.

La distance d'Oxford à Truro 47 milles, et de là à New-Glasgow, 43 milles.

Pour les tableaux des distances par les routes de Louisbourg, voir nos 4 et 5.

L'exploration d'une ligne de Canso à Louisbourg a été complétée vers la fin de 1835. Sa longueur est de 83 milles, les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage est difficile. Voir rapport de O. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, daté le 18 janvier 1838, où il est dit que "M. Bookin est actuellement engagé à faire l'exploration d'une ligne, commençant au même point que la ligne de Louisbourg, partant du détroit de Canso, courant vers l'ouest et le nord du lac Grand-Bras d'Or, jusqu'aux "Narrows"; de là il prendra une ligne aussi directe que possible jusqu'à Sydney. Les deux tiers environ de cette ligne sont explorés, les pentes sont considérables et les travaux de construction difficiles."

L'exploration de la ligne de Canso à Sydney a été complétée en 1887; on a adopté cette ligne pour le chemin de fer qui a été donné à l'entreprise vers la fin de 1887.

## N° 22.—NOTE—ROUTES F 2, G 1.

## SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou Petit-Saut, Nouveau Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent
1882.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	
17 mai...	45 Vic., cap. 14...	Un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, ou la Rivière-Ouelle, ou entre ces deux endroits dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout (75 milles) A \$240.000.	\$
1885.			
30 juil...	48-9 Vic., cap. 58	Pour un chemin de fer, depuis 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 \$3,800 par mille, pour 75 milles, et \$6,000 par mille, pour 8 milles, et n'excédant pas en tout \$268,000; la dite subvention étant en outre de celle qui a été autorisée pour aider à la construction du dit chemin de fer, par l'Acte 45 Vict., chap. 14, et formant avec celle-ci une subvention n'excédant pas en tout..... Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1886.	A étan t en pria. 498,000
1887.			
23 juin..	50-1 Vic., cap. 24	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 30 milles d'un embranchement de son chemin, d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout..... Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1887.	96,000
Total.....			594,000

## OBSERVATIONS.

## CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA, RIVIÈRE-DU-LOUP À EDMUNDSTON.

Le contrat fut accordé le 21 juin 1886, à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.  
Le chemin de fer, par le contrat, doit être terminé le 1er août 1889.  
Voie complétée, 18 milles.  
Lisses posées, 45 milles, section de la Rivière-du-Loup.  
Lisses posées, 12 milles, section d'Edmundston.  
Toute la voie a été régalée et les bâtiments sont construits.  
Tout le fer, pour toute la voie se trouve à la Rivière-du-Loup et à Edmundston.  
On espère que toutes les lisses seront posées vers la fin de décembre 1887.  
On les pose à raison de 1½ mille par jour.  
Le réservoir, la maison des locomotives et la gare seront construits en décembre 1887.  
La voie sera ouverte au trafic le 1er juillet 1888.  
Pour les détails de la route, voir tableaux nos 8 et 10.

À la compa  
puis Sher

Année.

1883.

25 mai... 46 V

N.B.—Pou  
Maine et le C  
Le contr  
1883, à la comp



## N° 23.—NOTE—ROUTES D 2, E 2, F 3, G 2.

## SUBVENTION ACCORDÉE.

A la compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de chemin de fer de puis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1883.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
\$ 500,000	46 Vic., cap. 25...	A la Cie du chemin de fer International, 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. En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick, à Vanceboro', ou près ou au sud de ce point.	156,800

N.B.—Pour les tableaux des distances sur les routes *viâ* le chemin de fer International, l'Etat du Maine et le Canada, voir nos 5, 7, 9, 11 et 24.

Le contrat de l'achèvement du chemin et de la pose des lisses en acier, a été accordé, le 20 juillet 1883, à la compagnie du chemin de fer Intercolonial.

A étant en pris.  
498,000

96,000

594,000

DSTON.

Témiscouata.

iston.

cembre 1887.

N° 24.—NOTE—ROUTES D 2 A G 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
19 avril.	47 Vic., c. 8.....	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, pour quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les débentures de la compagnie qui entreprendra les travaux.....	A
1885.			2,550,000
20 juil..	48-49 Vic., c. 58.	Pour un chemin de fer, depuis la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis, ou près de Montréal, jusqu'aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, sur le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par année, pour vingt ans, formant en tout, ainsi qu'avec la subvention autorisée par l'acte 47 Vic., chap. 8, pour un chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, qui est reconnue être celle qui est ci-dessus décrite, une subvention n'excédant pas \$250,000 par année, dont le tout devra être payé, pour aider à la construction de cette ligne de chemin de fer, pendant vingt ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les débentures de la compagnie qui entreprendra les travaux.....	Y compris A 5,000,000
		Suivant l'ordre en conseil 40,130, du 14 juin 1886, cette dernière subvention de \$250,000 par années doit être répartie comme suit :	
		\$	Milles.
		Fleuve Saint-Laurent à Lennoxville. 71,100 ...	100
		Frontière internationale à Mattawamkeag.....	115,500 ... 134
		Harvey à Salisbury.....	63,400 ... 113
		Chaque année pendant 20 ans..	\$250,000 ... 347

N.B.—Le contrat original, 14 déc. 1885, accordé à la compagnie du chemin de fer International, a été transféré le 6 déc. 1886, avec le consentement du gouvernement, à la compagnie du chemin de fer Atlantique Nord-Ouest.  
En vertu de ce contrat, le chemin de fer doit être complété le 1er juillet 1889. La dernière compagnie a accordé, le 6 décembre, une location perpétuelle de son chemin et de ses intérêts, à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.  
Voir les tableaux précédents des distances, nos 5, 7, 11, ainsi que les détails de la Ligne Courte telle qu'adoptée, à la fin des tableaux.

Pour la co  
Nan

Année.

1884.

19 avril. 47 V

N.B.—Pou  
Voit  
Le c

N° 25.—NOTE—PROLONGEMENT DES ROUTES A 1, A 2.

SUBVENTION ACCORDÉE

Pour la construction d'un chemin de fer et d'une ligne de télégraphe d'Esquimalt à Nansimo, sur l'île Vancouver, Colombie-Britannique (environ 71½ milles).

ports de Saint-André, praticable.

Subvention en argent.
\$
A 2,550,000
Y compris A 5,000,000
Milles. 100
134
113
347

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
19 avril.	47 Vic., esp. 6...	<p>“ Le gouvernement de la Colombie-Britannique se fera autoriser par la législature à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la rivière de la Paix, de la Colombie-Britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des Montagnes-Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada</p> <p>“ Le gouvernement du Canada, après l'adoption par la législature de la Colombie-Britannique des articles de la présente convention, demandera la sanction du parlement pour contribuer la somme de \$750,000, à la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nansimo; et convient de transférer aux entrepreneurs qui construiront ce chemin, les terres qui lui sont ou pourront lui être livrées à cet usage par la Colombie-Britannique; et ils s'engage à exiger des garanties, à la satisfaction du gouvernement de cette province, pour assurer la construction du dit chemin de fer et son achèvement le ou avant le 10e jour de juin 1887; les travaux devant se commencer immédiatement.”</p> <p>Conformément à la convention datée du 20 août 1883, avec la Compagnie du chemin de fer de Nansimo et d'Esquimalt, entrepreneurs, le gouvernement fédéral leur accorda une subvention en argent de \$750,000 (sept cent cinquante mille piastres), ainsi que les terres que la province avait accordées à la Couronne, dans l'île de Vancouver pour les besoins de la construction des chemins de fer (sauf les réserves qui ont pu être ci-devant faites à l'usage de la marine et de l'armée); l'entrée libre dans le pays, des matériaux pour la construction du chemin de fer et de la ligne télégraphique; la ligne entière entre Esquimalt et Nansimo devant être complétée vers le 10 juin 1887.</p>	750,000

N.B.—Pour tableau des distances, voir n° 1.

Voir les notes à la fin de ces tableaux.

Le chemin de fer et la ligne télégraphique d'Esquimalt à Nansimo, ont été complétés le 17 septembre 1886.

International, a été compagnie du chemin et 1889. La dernière chemin et de ses intérêts de la Ligne Courte

N° 26 A.—SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour le prolongement de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal et Saint-Jérôme, 33 milles de longueur, jusqu'au Désert, sur la rivière Gatineau.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1883.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	
25 mai..	46 Vic., c. 25....	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour la première section de 60 milles, de son chemin, hors Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout..... Pour être commencé, durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er juillet 1883.	\$  Annulée. 160,000
1884.			
19 avril.	47 Vic., c. 8....	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour un chemin de fer, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée à la dernière session du parlement, vers le Désert, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout..... Aux mêmes conditions que la précédente.	Annulée. 160,000
1886.			
2 juin..	49 Vic., c. 10 .....	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme gagnant le nord-ouest vers Le Désert, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,161 par mille, au lieu des subventions accordées par 46 Vict., chap. 25, et 47 Vict., chap. 8, n'excédant pas en tout..... Pour être commencés durant les 2 années, et complétés durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1886.	361,276

Pour un c

Année.

1883.

25 mai... 46

1884.

47

1886-87. ....

## N° 27 A.—SUBVENTIONS ACCORDÉES

Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, depuis Métapédia, gagnant l'est, vers Paspébiac, sur la côte nord de la Baie-des-Chaleurs.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
<i>Gouvernement fédéral.</i>			\$
1883.			
25 mai...	46 Vic., chap. 25...	A la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 200 milles de chemin de fer depuis Métapédia, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention n'exceedant pas \$3 300 par mille mil en tout.....	320,000
Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années qui suivront.			
1884.	47 Vic., chap. 8....	Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de Métapédia, vers l'est, du côté de Paspébiac, 20 milles, dans la province de Québec, une somme n'exceedant pas en tout.....	300,000
Pour être construit par l'Etat.			Nil.
1886-87.	.....	.....	.....

Subventions en argent.
\$
Annulée. 160,000
Annulée. 160,000
361,270

---

ROU

POU  
POU

---

POU  
POU

---

---

11 à 0.

---

ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS.

EN PASSANT PAR

SAN-FANCISCO.

---

POUR DÉTAILS, VOIR nos 26 A 43.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES A TRAVERS LES  
ÉTATS-UNIS, VOIR N° 43.

---

POUR LES ROUTES A TRAVERS LE CANADA, en passant par  
PORT-MOODY, VOIR nos 1 A 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES,  
VOIR N° 19.

---

---

N°

---

---

Liverpool

---

Portland  
Montréal  
Chicago.

---

Total—P

---

San-Fran

---

---

Total—L

---

---

N° 27 F

---

---

Liverpool

---

Portland.  
Boston...  
Chicago..

---

Total—P

---

San-Fran

---

---

Total—L

---



## ROUTE I 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 26 B.—ROUTE DE PORTLAND, *MONTRÉAL*, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Portland.....Océan Atlantique	2,856	3,392
Portland.....	Montréal..... Chemin de fer du Grand-Tronc	358	297
Montréal.....	Chicago.....do	726	837
Chicago.....	San-Francisco. Pour détails, voir K 1.....	2,106	2,428
Total—Portland .....	San-Francisco.....Chemin de fer	3,690	3,582
San-Francisco .....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ....	Yokohama, <i>via</i> Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco .....	10,416	12,006

## ROUTE I 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 27 B.—ROUTE DE PORTLAND, *CHUTES NIAGARA*, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Portland.....Océan Atlantique	2,856	3,392
Portland.....	Boston..... Chemin de fer Boston et Maine	101	116
Boston.....	Chicago...Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago.....	San-Francisco. Pour détails, voir K 1.....	2,106	2,428
Total—Portland .....	San-Francisco.....Chemin de fer	3,078	3,548
San-Francisco .....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco.....	10,404	11,992

## ROUTE J 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 28.—ROUTE DE BOSTON, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Boston.....Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston.....	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago.....	San-Francisco—Pour détails, voir K 1.....	2,106	2,428
Total—Boston.....	San-Francisco.....Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>viâ</i> Boston, Chicago et San-Francisco.....	10,342	11,921

## ROUTE J 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 29.—ROUTE DE BOSTON, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Boston.....Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston.....	New-York—Ch. de f. de New-York, New-Haven et Hartford	203	234
New-York.....	Philadelphie.....Chemin de fer de Pennsylvanie	78	90
Philadelphie.....	St-Louis—Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis.....	San-Francisco.....Ch. de f. de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Boston.....	San-Francisco.....Chemin de fer	3,276	3,777
San-Francisco.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>viâ</i> Boston, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,641	12,266

N° 31.—

De

Liverpool....

New-York.....

Saint-Louis..

Total—New-Y

San-Francisco

Total—Liverpo

## ROUTE K 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 30.—ROUTE DE NEW-YORK, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	New-York.....Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York .....	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	823	945
Chicago .....	Omaha.....Ch. de fer Chicago, Rock Island et Pacifique	434	500
Omaha .....	Ogden.....Chemin de fer "Union Pacific"	896	1,033
Ogden .....	San-Francisco.....do "Central Pacific"	776	895
Total—New-York ...	San-Francisco.....Chemin de fer	2,929	3,376
San-Francisco .....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ....	Yokohama <i>via</i> New-York, Chicago et San-Francisco....	10,493	12,095

## ROUTE K 2.

Distances de Liverpool Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 31.—ROUTE DE NEW-YORK, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	New-York ..... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York .....	St-Louis—Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	961	1,108
Saint-Louis.....	San-Francisco.....Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York ...	San-Francisco.....Chemin de fer	3,073	3,543
San-Francisco .....	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ....	Yokohama <i>via</i> New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,637	12,262

## ROUTE K 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 32. — ROUTE DE NEW-YORK, INDIANAPOLIS, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	New-York..... Océan Atlantique	3,654	3,567
New-York .....	Saint-Louis— <i>via</i> Ligne Vandalia :— Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis .....	924	1,065
Saint-Louis.....	San-Francisco... Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York .....	San-Francisco..... Chemin de fer	3,038	3,500
San-Francisco .....	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama <i>via</i> New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,600	12,219

## ROUTE L 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 33. — ROUTE DE PHILADELPHIE, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Philadelphie ..... Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie .....	Jonction de Bethlehem..Ch. de fer Philadelphie et Reading	49	56
Jonct. de Bethlehem.....	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	783	903
Chicago .....	San-Francisco ..... Chemin de fer Route K 1	2,106	2,428
Total—Philadelphie .....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,938	3,387
San-Francisco .....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama <i>via</i> Philadelphie, Chicago et San-Francisco .....	10,683	12,314

N° 34. —

Liverpool..

Philadelphie  
Saint-Louis

Total—Phi

San-Franci

Total—Liv

N° 35. —

De

Liverpool..

Philadelphie

Saint-Louis

Total—Phil

San-Franci

Total—Livr

7a-

## ROUTE L 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 34.—ROUTE DE PHILADELPHIE, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

Milles géographiques.	Milles statistiques.
3,654	3,567
924	1,065
2,112	2,435
3,036	3,500
4,470	5,152
10,600	12,219

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Philadelphie.....Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie.....	St-Louis.. Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis.....	San-Francisco..... Ch. de f. de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco..... Chemin de fer	2,995	3,453
San-Francisco.....	Yokohama... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>via</i> Philadelphie, Cincinnati, St-Louis et San-Francisco .....	10,740	12,380

## ROUTE L 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 35.—ROUTE DE PHILADELPHIE, INDIANAPOLIS, ST-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

Milles géographiques.	Milles statistiques.
3,275	3,775
49	56
783	903
2,106	2,428
2,938	3,387
4,470	5,152
10,683	12,314

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Philadelphie.....Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie..	St-Louis—Ligne Vandalia:—Ch de fer de New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et St-Louis	846	475
Saint-Louis.....	San-Francisco..... Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco..... Chemin de fer	2,958	3,410
San-Francisco.....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>via</i> Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,703	12,337

## ROUTE M 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 36.—ROUTE DE BALTIMORE, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.	
Liverpool .....	Baltimore .....	Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore.....	Chicago .....	Chemin de fer de Baltimore et Ohio	740	853
Chicago.....	San-Francisco .....	Voir Route K 1	2,106	2,428
Total—Baltimore....	San-Francisco .....	Chemin de fer	2,846	3,281
San-Francisco .....	Yokohama .....	Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>viâ</i> Baltimore, Chicago et San-Francisco.....		10,766	12,410

## ROUTE M 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 37.—ROUTE DE BALTIMORE, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.	
Liverpool .....	Baltimore.....	Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore .....	St-Louis...Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	798	920	
Saint-Louis.....	San-Francisco ... Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435	
Total—Baltimore.....	San-Francisco .....	Chemin de fer	2,910	3,355
San-Francisco .....	Yokohama .....	Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>viâ</i> Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco .....		10,830	12,484

N° 38.—

De

Liverpool ...

Baltimore ...  
Baltimore  
Jonc. de Ha

Saint-Louis .

Total—Baltin

San-Francisco

Total Liverp

N° 39.—

De

Liverpool .....

Richmond ...

Huntingdon ..

Lexington ....

Louisville ....

Mount-Vernon

Saint-Louis...

Total—Richm

San-Francisco

Total—Liverp

7a—

## ROUTE M 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 38.—ROUTE DE BALTIMORE, INDIANAPOLIS, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Baltimore..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore .....	Saint-Louis— <i>Ligne Vandavia</i> :— Junction Harrisburg..... Chemin de fer Northern Central	74	85
Jonc. de Harrisburg .....	Saint-Louis..... Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis....	755	870
Saint-Louis .....	San-Francisco..... Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore ....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,941	3,390
San-Francisco .....	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,861	12,519

## ROUTE N 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 39.—ROUTE DE RICHMOND, LOUISVILLE, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Richmond..... Océan Atlantique	3,390	3,895
Richmond .....	Huntingdon..... Chemin de fer Richmond et Ohio	364	419
Huntingdon .....	Lexington..... Chemin de fer Richmond et Ohio	121	139
Lexington .....	Louisville..... Chemin de fer Louisville et Nashville	82	94
Louisville .....	Mount-Vernon Ch. de f. de Louisville, Evansville et St-Louis	163	187
Mount-Vernon .....	St. Louis..... Chemin de fer de Louisville et Nashville	66	76
Saint-Louis.....	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond ....	San Francisco ..... Chemin de fer	2,907	3,350
San-Francisco .....	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ....	Yokohama, <i>via</i> Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,767	12,397

## ROUTE N 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 40.—ROUTE DE RICHMOND, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Richmond ..... Océan Atlantique	3,390	3,895
Richmond .....	Washington. Ch. de f. Richmond, Frédéricksburgh et Potomac	101	116
Washington .....	Saint-Louis. Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	763	880
Saint-Louis .....	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San Francisco.	2,112	2,435
Total—Richmond .....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,976	3,431
San-Francisco .....	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ....	Yokohama, <i>via</i> Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco .....	10,826	12,479

## ROUTE N 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 41.—ROUTE DE RICHMOND, NOUVELLE-ORLEANS ET SAN FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool. ....	Richmond..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond .....	Atlanta ..... Chemin de fer Richmond et Danville	476	549
Atlanta .....	Montgomery..... Chemin de fer de l'Onet de l'Alabama	152	175
Montgomery .....	Nouvelle-Orléans .. Chemin de fer Louisville et Nashville	278	321
Nouvelle-Orléans ....	El Paso... Réseau .. Chemin de fer Galveston, Harrisburg et San-Antonio .....	1,049	1,209
El Paso .....	Tulare ..... Chemin de fer Southern Pacific	82	917
Tulare .....	San-Francisco .. Chemin de fer Central Pacific	218	251
Total—Richmond ...	San Francisco..... Chemin de fer	2,895	3,482
San-Francisco .....	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Richmond, Nouv.-Orléans et San-Francisco	10,845	12,469



ROUTE O.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 42.—ROUTE DE LA NOUVELLE-ORLÉANS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Nouvelle-Orléans..... Océan Atlantique	4,780	5,510
Nouvelle-Orléans ...	El Paso..... Réseau du chemin de fer de Galveston, Harrisburg et San-Antonio .....		
El Paso .....	Tulare .....	1,049	1,209
Tulare .....	San-Francisco .....	822	947
	do .....	218	251
Total—N.-Orléans...	San-Francisco .....	2,089	2,407
San-Francisco .....	Yokohama .....	4,470	5,152
Total—Liverpool ...	Yokohama, via Nouvelle-Orléans et San-Francisco .....	11,339	13,069

pon.

SAN-FRANCISCO.

Milles géographiques.	Milles statistiques.
3,380	3,805
101	116
763	880
2,112	2,435
2,978	3,431
4,470	5,152
10,828	12,478

ON.

FRANCISCO.

Milles géographiques.	Milles statistiques.
3,380	3,805
476	549
182	175
278	321
1,049	1,209
822	947
218	251
2,895	3,452
4,470	5,152
10,845	12,459

## RÉSUMÉ.

N° 43.—ROUTES I 1 à O—TOUTES DEUX INCLUSIVEMENT.

ÉTAT COMPARATIF.

DISTANCES entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les diverses routes ci-dessous, passant par les États-Unis, *vid* San-Francisco.

Pour détails voir	Routes.	Milles géographiques.	Milles statistiques.
J 1.....	Boston, Chicago et San-Francisco.....	10,342	11,921
I 2.....	Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco.....	10,404	11,992
I 1.....	Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco.....	10,416	12,006
K 1.....	New-York, Chicago et San-Francisco.....	10,493	12,095
K 3.....	New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,600	12,319
K 2.....	New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,637	12,262
J 2.....	Boston, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,641	12,266
L 1.....	Philadelphie, Chicago et San-Francisco.....	10,683	12,314
L 3.....	Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,703	12,337
L 2.....	Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,740	12,380
N 1.....	Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,757	12,397
M 1.....	Baltimore, Chicago et San-Francisco.....	10,766	12,410
N 2.....	Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,826	12,478
M 2.....	Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,830	12,484
N 3.....	Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco.....	10,845	12,489
M 3.....	Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,861	12,519
O.....	Nouvelle-Orléans et San-Francisco.....	11,339	13,069

N.B.—Voir résumé N° 19—Routes par le Canada, *vid* Port-Moody.

1. L/c  
2. L/c  
3, 4, 5  
P  
7. Le  
g  
8. Le  
9. L/a

La der  
l'arrivée d'  
Le 28  
l'ancien ter  
Le che  
let 1886, de  
(premier te  
La lon  
par la com

De

De

N° 44.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTES.

1. L'ouverture du chemin de fer de Québec à Vancouver.
2. L'équipement jusqu'au 31 décembre 1888.
- 3, 4, 5, 6. Le trafic, les recettes, frais d'exploitation, et description du fret transporté, 1884-85-86-87.
7. Le transfert du chemin de fer du Nord, entre Québec et Montréal à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
8. Le remboursement de l'emprunt du gouvernement fédéral.
9. L'abandon du droit de monopole.

NT.  
s diverses routes  
no.

Milles géographiques.	Milles statutaires.
10,342	11,931
10,404	11,992
10,416	12,006
10,493	12,095
10,800	12,219
10,637	12,262
10,641	12,268
10,683	12,314
10,703	12,337
10,740	12,380
10,757	12,397
10,766	12,410
10,826	12,478
10,830	12,484
10,845	12,499
10,861	12,519
11,339	13,069

NOTE 1.

La dernière fiche fut enfoncée à l'est de Kamloops, le 7 novembre 1885, date de l'arrivée d'un train spécial à Port-Moody.

Le 28 juin 1886, un train direct quitta Montréal pour Port-Moody, et arriva à l'ancien terminus à l'heure fixée par la table horaire.

Le chemin a été ouvert au transport régulier des passagers et du fret, le 26 juillet 1886, de Québec à Vancouver, terminus, situé à 14 milles à l'ouest de Port-Moody (premier terminus) pour le plus grand avantage des vaisseaux océaniques et autres.

La longueur totale du chemin, d'après la table horaire, publiée le 26 juillet 1886, par la compagnie du Pacifique est comme suit :

	Milles statutaires.
De Québec à Vancouver, <i>vid</i> la Jonction Saint-Martin, sans arrêter à Montréal.....	3,053
De Québec à Vancouver, <i>vid</i> Montréal.....	<u>3,078</u>

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE 2.—EQUIPEMENT jusqu'au 31 décembre, chaque année.

Description.	1885. — Nombre.	1886. — Nombre et coût.	1887. — Coût.
Locomotives .....	336	372	
Chars à passagers, première et deuxième classes, chars au ba- gage et chars-dortoirs pour les colons .....			
Chars-dortoirs et réfectoirs de première classe .....	289		
Chars-parloirs, officiels et des paie-maitres .....	31		
Chars à fret et aux bestiaux, de toute espèce .....	25		
Feurgons de conducteurs .....	7,838		
Chars de pensions, chars pour les outils, auxiliaires.....	168		
	48		
	8,399	8,860	
		\$10,520,959	\$10,570,933

## NOTE 3.—TRAFFIC.

Description.	Année.	Nombre.	Taux moyen par mille.	Longueur en milles de toutes les lignes de la compagnie.
			Centias.	
Passagers .....	1885	1,660,719	2.45	4,338
	1886	1,899,319	2.10	4,651
	1887	.....	1.98	4,930
Tonnes de fret.....	1885	1,596,355	1.20	4,338
	1886	2,046,195	1.10	4,651
	1887	.....	1.006	4,930

Il est digne de remarque qu'en Canada les taux moyens des chemins de fer locaux sont moindres que dans tout autre pays, et que dans les anciennes provinces du Canada spécialement, ces taux sont moins élevés que dans tout autre district de l'Amérique ou de l'Europe.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 1885, 1886 et 1887, proviennent de taux beaucoup moindres que ceux de la plupart des lignes voisines des Etats-Unis, tel qu'indiqué en partie, par l'état comparatif publié dans le rapport des travaux publics pour 1883-96.

Passagers ..  
Fret ..  
Mallés ..  
Messagerie ..  
Chars parloir ..  
Divers, télé ..

Conduite du ..  
Entretien du ..  
Pouvoir mot ..  
Entretien de ..  
Chars parloir ..  
Dépenses des ..  
Dépenses gén ..  
Télégraphe c ..

Dé ..  
Re ..  
A déduire les ..  
Su ..

Farine.....  
Grain.....  
Bestiaux...  
Bois.....  
Bois de chauff ..  
Articles manu ..  
Autre articles ..

Fret en généra ..

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

## NOTE 4.—Recettes.

Détails.	1884.		1885.		1886.		1887.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Passagers .....	1,980,902	30	2,859,222	98	3,170,713	69	3,453,818	49
Frêt .....	3,410,365	39	4,881,865	58	6,112,379	89	6,944,130	47
Malles .....	85,736	83	137,151	92	205,074	18	241,949	05
Messagerie .....	35,671	68	172,303	01	208,874	41	235,035	09
Chars parlours et dortoirs .....	43,492	60	73,523	55	118,658	90	176,826	39
Divers, télégraphes, etc .....	134,352	47	244,426	08	288,154	43	674,653	31
<b>Total, recettes brutes .....</b>	<b>5,750,531</b>	<b>27</b>	<b>8,368,493</b>	<b>12</b>	<b>10,081,503</b>	<b>59</b>	<b>11,608,412</b>	<b>80</b>

## NOTE 5.—Coût de l'exploitation.

Détails.	1884.		1885.		1886.		1887.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Conduite du transport .....	1,225,801	71	1,831,211	21	1,831,211	21	1,831,211	21
Entretien du chemin et des édifices .....	981,330	34	1,371,175	41	1,371,175	41	1,371,175	41
Pouvoir moteur .....	1,915,250	49	2,963,716	91	2,963,716	91	2,963,716	91
Entretien des chars .....	399,084	37	612,052	66	612,052	66	612,052	66
Chars parlours et dortoirs .....	24,098	99	52,468	57	52,468	57	52,468	57
Dépenses des vapeurs des lacs .....	165,430	08	122,724	91	122,724	91	122,724	91
Dépenses générales .....	452,280	47	482,150	08	482,150	08	482,150	08
Télégraphe commercial .....			180,794	89	180,794	89	180,794	89
<b>Dépenses totales .....</b>	<b>4,558,630</b>	<b>75</b>	<b>5,143,276</b>	<b>45</b>	<b>6,378,317</b>	<b>59</b>	<b>8,102,294</b>	<b>64</b>
<b>Recettes nettes .....</b>	<b>*1,191,890</b>	<b>52</b>	<b>†3,225,216</b>	<b>67</b>	<b>3,703,486</b>	<b>00</b>	<b>3,504,118</b>	<b>16</b>
<b>A déduire les dépenses fixes de l'année .....</b>					<b>3,068,042</b>	<b>00</b>	<b>3,250,263</b>	<b>81</b>
<b>Surplus .....</b>					<b>635,444</b>	<b>00</b>	<b>253,854</b>	<b>36</b>

\*Comprenant les matériaux de construction disponibles, \$623,193.  
†Comprenant les matériaux de construction disponibles, \$716,418.

## NOTE 6.—Description du fret transporté.

Description.	1885.	1886.	1887.
Farine .....	Barils	1,000,044	1,010,157
Grain .....	Minots	10,960,582	15,913,957
Bestiaux .....	Têtes	244,257	205,572
Bois .....	Pièces	327,700,432	310,180,542
Bois de chauffage .....	Cordees	75,525	87,541
Articles manufacturés .....	Tonnes	476,598	470,689
Autre articles .....	"	498,940	534,976
Fret en général .....	"	1,896,355	

La grande partie des statistiques ont été perdus lors de l'incendie de la gare et des bur. d. ch. de fer C. du P. à Winnipeg.

E.

année.

1886.	1887.
Nombre et Coût.	Coût.
372	
8,880	\$10,570,933
20,869	

Longueur en milles de toutes les lignes de la compagnie.	1886.	1887.
2-45	4,338	
2-10	4,651	
1-98	4,930	
1-20	4,338	
1-10	4,651	
1-006	4,960	

ns de fer locaux  
s provinces du  
ntre district de

Pacifique, pour  
x de la plupart  
tat comparatif

NOTE 7.—TRANSFERT DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD—QUÉBEC A MONTRÉAL.

La section de l'Est du chemin de fer de la Rive-Nord, entre Québec et Montréal, a été transférée par la compagnie ou le syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour être exploitée par celle-ci, en conformité d'un arrangement passé en date du 27 février 1883; plus tard le contrôle et la propriété du chemin passèrent à la compagnie en vertu d'un arrangement en date du 29 avril 1883.

La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc transféra ses droits sur la dite ligne au gouvernement fédéral le 19 septembre 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, conforme aux articles 2 et 3 de l'acte 48 Vic., chap. 58, de 1885.

Le même jour, le gouvernement fédéral transféra la même ligne à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, par un arrêté du conseil conforme à l'article 3 de l'acte ci-dessus cité, par lequel il est accordé, en sus des subventions déjà accordées, une subvention s'élevant à \$1,500,000, en considération de ce que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fournira un libre accès au port de Québec.

En conformité de son arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc, le gouvernement fédéral doit lui payer sur la dite somme, à certaines conditions, la somme de \$525,000. Il doit aussi lui payer la valeur de tout le combustible acheté par la compagnie du Grand-Tronc expressément pour l'usage du chemin de fer de la Rive-Nord pendant l'automne et l'hiver 1885-86. Il s'est de plus engagé à garantir ce que peut devoir la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord sur les réclamations suivantes, ou à en faire effectuer le paiement par les parties responsables :—

Pour le terrain du Palais à Québec.....	\$40,000
Pour terrain à Québec, dû à Robert H. McGreevy.....	15,000
Pour terrain à Hochelaga, dû à H. Robert, et payable en 1888 .....	22,500

Suivant l'arrangement passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement fédéral devra appliquer l'intérêt de la somme de \$970,000 sur les \$1,500,000, au taux de 4 pour 100 par année, en tout ou en partie, selon qu'il y aura lieu, au paiement de l'intérêt sur les premières obligations portant hypothèque, de la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, y compris celles dont le gouvernement de Québec est porteur comme garantie collatérale pour la balance du prix du dit chemin de fer; le paiement de ces intérêts ne devant être fait par le gouvernement fédéral que si les recettes de l'exploitation du dit chemin, après le paiement des frais d'exploitation, sont suffisantes pour payer ces intérêts; mais lorsque les recettes nettes seront suffisantes pour payer les intérêts des dites obligations, tout droit ou titre de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relatif aux \$970,000 ci-dessus, cessera.

NOTE 8.—REMBOURSEMENT DE L'EMPRUNT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

L'Acte 49 Vic., chap. 9, du 2 juin 1886, pourvoit au paiement et au règlement de tout le montant dû, avec intérêts, des emprunts et avances jusqu'ici autorisés par l'Etat en faveur de la compagnie, formant en tout la somme de \$29,880,912, dont la somme de \$19,150,700 sera payée en deux versements égaux, le premier, le 1er mai, et le deuxième, le 1er juillet 1886, l'un et l'autre avec leurs intérêts au moment des paiements; la subvention en terre à la compagnie sera diminuée d'un nombre d'acres suffisant, évalué à \$1.50 l'acre, pour éteindre la balance de l'emprunt de \$29,880,912 mentionnée dans l'Acte 48-49 Vic., chap. 57, c'est-à-dire que la compagnie rendra à l'Etat une quantité suffisante de terre pour couvrir la balance de \$9,880,912. Le remboursement a été fait par la compagnie conformément à l'acte.

La  
session  
nues da  
relative  
La  
térêt tr  
perman  
sible le  
ne sera  
de divid  
Cet  
Par  
Le gouv  
rèt de tr  
jusqu'à  
équival  
sable, a  
être gar  
acte.  
La  
émises,  
A :—

Not  
fin, cello

## NOTE 9—ABANDON DU DROIT DE MONOPOLE.

La convention faite entre le gouvernement fédéral et la compagnie, pendant la session du parlement fédéral en 1888, pourvoit à la cessation des restrictions contenues dans la clause 15 du contrat original entre le gouvernement et la compagnie relativement aux chartes de chemins de fer aboutissant à la frontière internationale.

La compagnie, par suite de cette convention, pourra se procurer, à un taux d'intérêt très peu élevé, le capital nécessaire pour améliorer la voie ferrée d'une manière permanente, pour en augmenter le matériel roulant et pour faciliter autant que possible le trafic qui s'accroît rapidement, de sorte qu'à l'avenir le surplus des recettes ne sera plus absorbé dans les dépenses nécessaires à ces fins, mais servira au paiement de dividendes aux actionnaires.

Cette convention fut sanctionnée par l'Acte Vict. 52, chap. , 22 mai 1888.

Par cet acte la clause du monopole dans l'Acte 44 Vict., chap. 1, est annulée. Le gouvernement du Canada pourra garantir le paiement, jusqu'à échéance, d'un intérêt de trois et demi pour cent par année sur les obligations de la compagnie, émises jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas quinze millions de piastres ou son équivalent en monnaie sterling,—le principal de ces obligations devant être remboursable, au plus tard, cinquante ans après leur date, et le principal et l'intérêt devant être garantis ainsi qu'il est stipulé dans la convention contenue à l'annexe du présent acte.

La compagnie emploiera le produit de la vente des obligations qui doivent être émises, selon qu'il est prévu à l'appendice annexée à la dite convention et marqué A :—

1. A compte de dépenses de capital sur l'artère principale entre Québec et Vancouver, en bâtisses de différentes espèces, abris contre la neige, voies de garage, ponts permanents, remplissage des ponts sur chevalets, réduction des rampes et courbes, et autres améliorations et facilités, et sur pièces justificatives et bordereaux de paie.....	\$ 5,493,000
2. Pour l'achat de matériel roulant, locomotives, wagons à fret, chars à voyageurs, plates formes, chars pour le transport des outils, charrues pour la neige, etc.	5,250,000
3. Pour les améliorations nécessaires sur la dite artère principale, élévateurs à grain, ponts, ateliers de locomotives, remplissage des ponts sur chevalets, voies de garage, bassins, bateaux à vapeur pour les lacs et les côtes—la balance quelle qu'elle soit, estimé à.....	4,252,000
	<u>\$15,000,000</u>

NOTE.—Les dépenses à faire d'après l'item 3 pourront être accrues, et à cette fin, celles des deux autres items pourront être réduites.

QUÉBEC A MONTRÉAL.

Québec et Montréal, de la Rive-Nord, à celle-ci, en conformité du contrôle et la prometteur en date du 29

droits sur la dite propriété d'un arrêté du 1885.

ne à la compagnie conformément à l'article 5 des conditions déjà accordees que la compagnie a le droit de port de Québec.

and-Tronc, le gouvernement, la somme payable acheté par la compagnie de fer de la Rive-Nord à garantir ce que les réclamations des parties :—

\$40,000  
15,000

22,500

fer Canadien du montant de \$970,000 partie, selon qu'il y a une hypothèque, dont le gouvernement a la balance du prix de la propriété par le gouvernement et le paiement des recettes des recettes, tout droit ou titre aux \$970,000

FÉDÉRAL.

et au règlement de ces autorisations par \$80,912, dont la moitié, le 1er mai, et au moment des travaux, nombre d'acres de \$49,880,912 la compagnie rendra à \$80,912. Le rem-

## N° 45.—DISTANCES COMPARATIVES.

DE LIVERPOOL, ANGLETERRE, A YOKOHAMA, JAPON.

D'après les autorités les plus récentes jusqu'en 1888.

Par les routes suivantes.

## N° 1.—CANADA.

ROUTE D'ÉTÉ ACTUELLE.

Route de Québec—La plus courte à travers l'Amérique du Nord.

Par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Québec, <i>via</i> Détroit de Belle-Île .....		
Québec.....	Vancouver—Directe.....	2,661	3,067
Vancouver.....	Yokohama.....	2,648	3,053
	..... Océan Atlantique	4,362	5,028
	..... Ch. de fer C. du Pacifique		
	..... Océan Pacifique		
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Détroit de Belle-Île, Québec et le ch. de fer Canadien du Pacifique .....	9,671	11,148
	..... Route d'été		

N.B.—La route de l'Atlantique jusqu'à Québec, *via* le Cap-Race, est de 158 milles géographiques (égalant 182 milles statutaires) plus longue que *via* le Détroit de Belle-Île.

## N° 2.—CANADA.

ROUTE D'HIVER PROJÉTÉE.

Par la route de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Vancouver.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.....	2,700	3,112
	..... Océan Atlantique		
Saint-Jean.....	Montréal. Par le chemin de fer de la ligne courte <i>via</i> Mattawamkeag et Sherbrooke .....		
Montréal.....	Vancouver.....	393	452
	..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	2,521	2,903
Total—Saint-Jean.....	Vancouver.....	2,914	3,355
	..... Chemin de fer		
Vancouver.....	Yokohama.....	4,362	5,028
	..... Océan Pacifique		
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> la Ligne courte et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Route d'hiver projetée.....	9,976	11,498

N.B.—Pour les détails de la route de Saint-Jean à Montréal, voir tableaux nos 5, 23, 24. La partie de la route entre Saint-Jean et Montréal, qui traverse le Maine est en voie de construction, et doit être achevée, le 1er juillet 1889, suivant le contrat.



## N° 3.—CANADA.

## ROUTE D'HIVER ACTUELLE.

## Route d'Halifax et Québec.

Par les chemins de fer International et Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Halifax, Nouvelle-Ecosse ..... Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax.....	Québec.. Ch. de fer Intercolon, raccourci de 10 milles en 1885	589	679
Québec.....	Vancouver—Directe..... Ch. de fer Canadien du Pacifique	2,648	3,053
Total—Halifax .....	Vancouver..... Chemin de fer	3,237	3,732
Vancouver.....	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool ...	Yokohama, via Chemin de fer Intercolonial et chemin de fer du Pacifique Canadien. .... Route d'hiver	10,099	11,641

## N° 4.—ÉTATS-UNIS.

## BOSTON, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

La route la plus courte des États-Unis.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Boston ..... Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston .....	Chicago... Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago.....	Omaha.... Ch. de fer de Chicago, Rock Island et du Pacifique	434	500
Omaha.....	Ogden..... Chemin de fer Union du Pacifique	898	1,033
Ogden.....	San-Francisco ..... Chemin de fer Central du Pacifique	776	895
Total—Boston.....	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco .....	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool .....	Yokohama, via Boston, Chicago et San-Francisco. La ligne la plus courte des États-Unis .....	10,342	11,921
DIFFÉRENCE EN FAVEUR DU CANADA.			
	Route de Québec..... Durant la saison de navigation	671	773
	Route d'Halifax et Québec..... Durant l'hiver	243	280
	Saint-Jean, Mattawamkeag et Montréal..... Route d'hiver projetée .....	366	423

Nord.

Milles géographiques.	Milles statistiques.
2,661	3,037
2,648	3,053
4,362	5,028

9,671 11,148

les géographiques

Vancouver.

Milles géographiques.	Milles statistiques.
2,700	3,112
393	452
4,521	2,908
3,914	3,358
3,362	5,028
276	11,498

24. La partie  
on, et doit être

Nos 5—6.—EUROPE ET ASIE.

ROUTE DU CANAL DE SUEZ.

Par eau—Gagnant l'Est.

De	A	Milles géographiques.
ROUTE N° 5.		
Liverpool .....	Gibraltar .....	1,268
	Suez. Par l'Atlantique, la Méditerranée et le canal de Suez, de Port Saïd à Suez .....	3,184
	Aden ou extrémité sud de la mer Rouge, à l'entrée ouest du détroit de Bab-el-Mandeb .....	4,484
	Pointe de Galle, à l'extrémité sud de l'île de Ceylon. Par l'océan Indien .....	6,709
	Singapour, à l'extrémité sud-est du détroit de Malacca .....	8,133
	Yokohama, Japon. Par la mer de Chine et l'océan Pacifique Nord....	11,043
ROUTE N° 6.		
Liverpool .....	Détroit de la Sonde, entre les îles de Sumatra et Java. Par l'Atlantique, la Méditerranée, le canal de Suez et l'océan Indien. ....	8,374
	Yokohama, Japon. Par la mer de Java, de Chine et l'océan Pacifique Nord.....	11,629

N.B.—Le canal de Suez, depuis Port Saïd, sur la Méditerranée, jusqu'à Suez, à l'extrémité nord ou supérieure de la mer Rouge, mesure 768 kilomètres = 103 milles statutaires = 89,4 milles géographiques. Quantité totale d'excavation faite sur ce canal, 75,000,000 de mètres cubes = 98,100,000 de verges cubes, mesure anglaise.

Liverpool  
Panama  
Liverpool

Nombre de la route.	
1	Québec
2	Saint-John
3	Halifax
4	Boston
5	Gibraltar
6	
7	Bermudes

N° 7.—AMÉRIQUE CENTRALE.  
ROUTE DU CANAL PANAMA.  
Entièrement par eau—Gagnant l'ouest.

De	A	Milles géographiques.
Liverpool .....	Panama, Amérique-Centrale, <i>via</i> Bermude, la passe entre Cuba et Hayti et la Jamaïque, Océan Atlantique nord et mer des Caraïbes	4,785
Panama .....	Yokohama, sur la côte sud-est du Japon..... Océan Pacifique Nord	8,029
Liverpool .....	Yokohama .....	Total
		12,814

N° 8.—SOMMAIRE.  
DISTANCES COMPARATIVES—LIVERPOOL A YOKOHAMA.  
Par les routes précédentes, nos 1 à 7.

Nombre de la route.	Routes.	Milles géographiques.
<b>CANADA—AMÉRIQUE DU NORD.</b>		
1	Québec et Vancouver. Route d'été actuelle, la plus courte en traversant le continent, comprenant 3,053 milles statistiques ou 2,648 M. G. de chemin de fer.....	9,671
2	Saint-Jean, Montréal et Vancouver. Par la Ligne Courte, <i>via</i> Mattawamkeag, Etat du Maine, et Lennoxville, comprenant 234 M.S. = 203 M.G. de chemin de fer, en progrès .....	9,976
3	Halifax, Québec et Vancouver. Par les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique. Route d'hiver actuelle comprenant 3,732 M.S. = 3,237 M.G. de chemin de fer.....	10,089
<b>ETATS-UNIS—AMÉRIQUE DU NORD.</b>		
4	Boston, Chicago et San-Francisco. La route la plus courte des Etats-Unis, comprenant 3,432 M.S. = 2,977 M.G. de chemin de fer .....	10,342
<b>EUROPE ET ASIE.</b>		
5	Gibraltar, Canal de Suez, détroit de Malacca et Singapour.....	11,043
6	do do détroit de la Sonde .....	11,639
<b>AMÉRIQUE CENTRALE</b>		
7	Bermude et Jamaïque, sur l'Océan Atlantique Nord et la mer des Caraïbes, le canal de Panama et l'Océan Pacifique Nord .....	12,814

	Milles géographiques.
Atlantique	1,258
z, de Port	3,184
détroit de	4,484
ar l'Océan	6,709
	8,133
Nord....	11,043
l'Atlan-	8,374
Pacifique	11,629

l'extrémité nord ou milles géographiques. 1,000 de verges cubes,

N° 46.— LIGNE COURTE, A L'EST DE MONTRÉAL, TELLE QU'ADOPTÉE.

A L'OUEST ET AU SUD DE MONCTON.

Montréal à Moncton et Halifax.

Sections du chemin de fer.	Parcours en milles statutaires	Subvention annuelle.
Montréal au Saint-Laurent (Pont de Lachine) déjà construit.....		\$
Fleuve Saint-Laurent à Lennoxville.....	9	
Lennoxville à rivière Moose, un point environ 8 milles à l'est de la frontière ouest entre la province de Québec et l'Etat du Maine, que traverse le chemin de fer International, déjà construit.....	100	71,100
Rivière Moose à Mattawamkeag, station sur le chemin de fer Central du Maine. Sous contrat.....	89	
Mattawamkeag à la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Droit de passage sur les voies existantes a déjà été obtenu.....	134	115,500
Harvey à un point sur le chemin de fer International près la station Salisbury. Sous contrat.....	81	
Route du parcours sur l'Intercolonial jusqu'à Moncton.....	113	83,400
	10	
Total—Montréal à Moncton, tel qu'adopté par O.C., 14 juin 1886, partageant les \$250,000 comme suit.....	536	250,000
do Moncton à Halifax, <i>via</i> chemin de fer Intercolonial.....	188	
do Montréal à Halifax par la Ligne Courte.....	724	
do do do chemin de fer Canadien du Pacifique et Intercolonial.....	850	
Différence en faveur de la Ligne Courte.....	128	

N.B.—Le contrat original pour la construction des chaînons de connexion sur la "Ligne Courte," entre Montréal et Moncton, ou pour 347 des 536 milles de son parcours, fut accordé le 14 décembre 1885, à la compagnie du chemin de fer International, qui, avec le consentement de l'Etat, le transféra le 6 décembre 1886, à la compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest. En vertu de ce dernier contrat, le chemin doit être achevé le 1er juillet 1889.

En vertu d'un contrat en date du 6 décembre 1886, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un bail perpétuel de la ligne avec les intérêts de la compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

Le chemin de fer appelé la "Ligne Courte," à l'est de Montréal, est en construction; le pont qui traverse le Saint-Laurent, à Lachine, environ 1 mille en aval de l'entrée du canal Lachine, et 9 milles à l'ouest de Montréal, fut commencé en 1886, complété ensuite et traversé le 25 juillet 1887, à 4 p.m., par un convoi spécial portant Sir George Stephen, Sir Donald Smith, Hon. J. H. Pope, W. O. Van Horne, vice-président, K. B. Angus et F. G. Shaughnessy.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, appelé la "Ligne Courte," à l'ouest de Montréal, *via* Vaudreuil, Saint-Polycarpe et Smith's-Falls, gagnant Perth, Peterboro' et Toronto, fut terminé vers l'automne de 1887; les ponts de fer qui traversent la rivière Ottawa, à Ste-Anne et Vaudreuil, et la rivière Delisle, etc., sur cette voie, sont indépendants de ceux du chemin du Grand-Tronc.

PONT DE LACHINE.

Les plans de ce pont furent d'abord approuvés par un ordre en conseil, du 1er avril 1882, et modifiés subéquemment par un ordre en conseil du 14 novembre 1883. Ces plans approuvés représentent un pont d'acier, avec piles de pierre, deux arches de 408 pieds, deux de 269 pieds, et huit de 242 pieds, chacune. Les 216 pieds des deux arches sur le milieu du chenal, sont à 60 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en été; ces deux arches sont construites sur le principe "cantilever", traversées contre-balancées.

N° 47.-

Moncton à

Orford à  
chemin  
Truro  
de fer  
comp  
1887, pNew-Glas  
EasterCanso, à  
rive au  
Sydney  
chemin  
déjà ut  
O. C.,  
et l'on  
doit étN.B.—I  
moins qu'er  
Distanc

E QU'ADOPTÉE.

## N° 47.—LIGNE COURTE, A L'EST DE MONTREAL, TELLE QU'ADOPTÉE

A L'EST DE MONCTON.

Moncton à Sydney, etc.

Parcours en milles statutaires	Subvention annuelle.
	\$
9	
100	71,100
89	
134	115,500
81	
113	63,400
10	
536	250,000
188	
724	
850	
126	

Sections du chemin de fer.	Parcours en milles	Subventions en argent.
Moncton à Oxford, <i>via</i> le chemin de fer Intercolonial, déjà construit. ....	80	\$
Oxford à New-Glasgow. Nouvel embranchement pour relier l'Intercolonial au chemin de fer Eastern Extension au lieu de la route actuelle de l'Inter. <i>via</i> Truro, 89 milles de longueur. Donnés à l'entreprise à la Cie du chemin de fer E. Ext. le 28 juillet 1882; les travaux furent discontinués par cette compagnie en août 1883, et l'on demanda des soumissions le 20 octobre 1887, pour l'achèvement de 42 milles. ....	70	224,000
New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer Eastern Extension qui est construit. ....	80	
Canso, à Point Tupper, passant par le lac McIntyre, Grand Narrows, et la rive sud du Petit-Bras-d'Or à Sydney, avec un embranchement à North Sydney, l'artère principale ayant une longueur de 91.5 milles, et l'embranchement une longueur de 3.25 milles. (De Sydney à Louisbourg il existe déjà une ligne de chemin de fer). Le tracé de la ligne a été approuvé par O. G., 29 octobre, 1886. On demanda des soumissions peu de temps après et l'on accorda le contrat, le 28 janvier 1887, à Sims et Slater. Le chemin doit être terminé le 30 juin 1888. ....	91.5	A partir d'Oxford 706,000
<b>Total, Moncton à Sydney, vers l'est. ....</b>	<b>321.5</b>	<b>930,000</b>
<b>do do Montréal, vers l'ouest. ....</b>	<b>536.0</b>	<b>5,000,000</b>
<b>do Montréal à Sydney, ligne courte. ....</b>	<b>857.5</b>	<b>5,930,000</b>

N.B.—La distance de Canso à Louisbourg, suivant le tracé de 1885, est de 83 milles, ou 8.5 de moins qu'entre Canso et Sydney.

Distance totale de Montréal à Louisbourg, par la ligne courte, 840.0 milles.

« Ligne Courte, »  
ordé le 14 décembre  
l'Etat, le transféra  
vertu de ce dernier

fer Canadien du  
de chemin de fer

ction; le pont qui  
cabine, et 9 milles  
illet 1887, à 4 p.m.  
Pope, W. C. Van

Montréal, *via* Vau-  
terminé vers l'au-  
euil, et la rivière

vril 1882, et modi-  
vés représentent  
huit de 242 pieds,  
dessus du niveau  
", travées contre-

N° 48.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE ET ROUTE  
Océanique.

TRAVERSÉE DE L'OcéAN PACIFIQUE PAR L' "ABYSSINIA."

*Vaisseau pionnier de la compagnie.*

YOKOHAMA À VANCOUVER.

Le paquebot à vapeur, "Abyssinia", le premier des vaisseaux de la ligne transpacifique, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, laissa Yokohama, Japon, mardi, le 31 mai, à 7 a.m., avec une cargaison de 1,200 tonnes de thé, d'autres marchandises et un certain nombre de passagers; il arriva au bassin de Vancouver à 5.30 a.m., mardi, le 14 juin, après avoir passé Victoria à 3.10 p.m., sans y faire escale, et jeta l'ancre dans la baie des Anglais, le jour précédent, à 9.25 p.m.

Durant les 8 premiers jours du voyage le temps fut couvert et parfois embrumé, les vents, forts et variables empêchèrent de déployer les voiles, et ce n'est que pendant les derniers jours de la traversée, à l'entrée du vaisseau dans les détroits de San Juan de Fuca, qu'on mit les voiles dehors. Rien d'important arriva durant le voyage et pas un accident ne troubla le plaisir des passagers de l' "Abyssinia," sous le commandement du capitaine Marshall.

Le vaisseau fit sa course en suivant le "Grand Cercle" et abrégée de 10 milles la distance indiquée sur la carte du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les voyageurs de Liverpool à Yokohama, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Québec à Vancouver, évitent la haute température que l'on éprouve de Liverpool à Yokohama, *via* les détroits de Malacca, route plus longue de 1,372 milles. La distance totale entre ces deux points étant de 9,671 milles par le Pacifique et de 11,043 milles par Malacca.

La distance entre Hong-Kong et Vancouver est de 5,753 milles et de Yokohama à Vancouver par les Grands Cercles, de 4,364 milles (28 milles moindre que n'indiquent les tableaux précédents 1, 2, 3)

La traversée de Yokohama à Vancouver, s'est faite en 13 jours et 14 heures.

La plus longue distance parcourue en 24 heures, a été 324 milles, et la plus courte, 279 milles.

Une partie de la cargaison de thé que portait l' "Abyssinia" était consignée à Everett, Fraser et Cie, New-York, où elle fut expédiée, par train rapide, le jour même de son arrivée à Vancouver, et fit le plus court trajet connu de Yokohama à la côte de l'Atlantique.

La  
Pacifique  
ques; p  
le long  
La  
mée à 40

Le can

On  
et que c  
canal à  
dise que  
Hen  
a été ne  
d'Europe

Au  
ouvert a  
kilomètre  
= 45.4 m  
est celle  
kilomètre  
aura com  
aboutissa  
mètres c  
les entre  
tion ne  
section d  
tôbre de  
des deux  
endroit q  
par le Co  
canal à r  
l'eau, sur  
tunnel de  
être rédu  
et la prof  
connu en  
pour la p  
seront à l  
biefs. M.  
en espèce  
pléter le

## N° 49.—CANAL DE PANAMA.

Le canal de Panama, de Colon ou Aspinwall, sur l'Atlantique, à Panama sur le Pacifique, mesure 73 kilomètres = 45·4 milles statutaires = 39·4 milles géographiques; possède deux bons ports à ses extrémités; un chemin de fer est en exploitation le long du canal, dont les travaux progressent, et seront terminés, dit-on, vers 1890.

La quantité totale des déblais pour un canal d'un seul bief sans écluses, est estimée à 46,150,000 mètres cubes = 60,364,200 verges cubos, mesure anglais.

## MODIFICATION DU PROJET DE CONSTRUCTION.

*Le canal de Panama doit avoir des écluses, au lieu d'être un canal à niveau et à ciel ouvert, pour le présent, afin de pouvoir à la fin de la construction le plus tôt possible.*

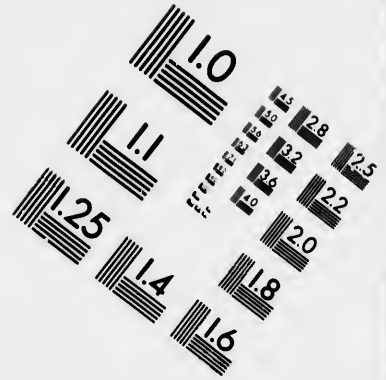
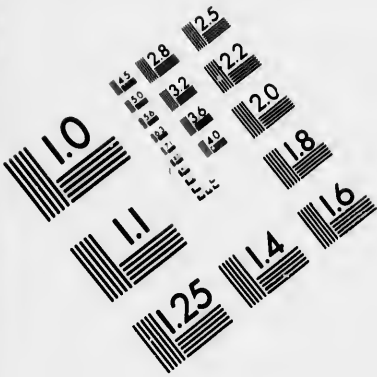
On dit que M. de Lesseps, a modifié ses plans concernant le canal de Panama, et que cette grande voie maritime sera construite avec des écluses, au lieu d'être un canal à niveau et à ciel ouvert, comme on l'avait proposé, bien que M. de Lesseps dise que le projet original doit se réaliser éventuellement.

Henry B. Slaven, président de "The Contracting and Dredging Company" qui a été activement engagé au creusage du canal depuis le commencement, arriva d'Europe à New-York, le 28 novembre 1887.

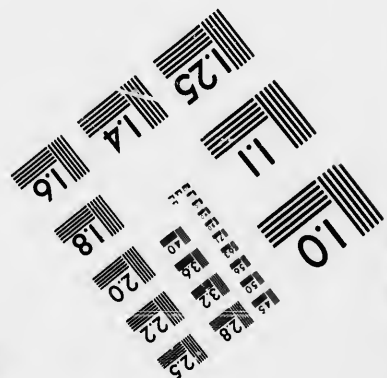
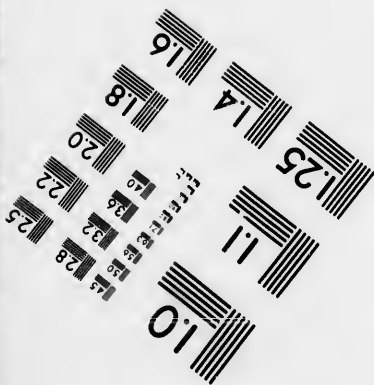
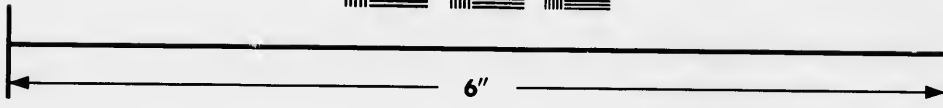
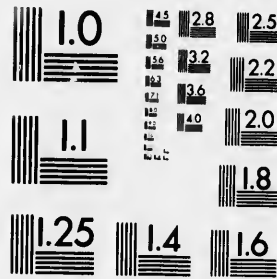
Au cours d'une entrevue, il disait: "Le canal est plus qu'à demi fait. Il est ouvert aujourd'hui pour les vaisseaux tirant 15 pieds d'eau, sur une distance de 20 kilomètres = 12·43 milles statutaires de sa longueur totale qui est de 73 kilomètres = 45·4 milles statutaires. Cette section de 20 kilomètres = 12·43 milles statutaires, est celle qui aboutit à l'Atlantique et a été creusée par nous. Nous aurons creusé 24 kilomètres ou 14·9 milles statutaires vers le 1<sup>er</sup> juillet, et une compagnie française aura complété 5 autres kilomètres ou 3·1 milles statutaires sur l'autre partie du canal aboutissant au Pacifique. Au delà de nos limites, il y a une autre section de 20 kilomètres qu'une compagnie française a entreprise, mais on y a peu travaillé. Si les entrepreneurs français exécutent leur contrat, comme ils le devraient, cette section ne causera pas d'inquiétude aux actionnaires. Reste encore, cependant, une section de 25 kilomètres = 15·53 milles statutaires qui comprend l'arête ou la vertèbre de l'isthme. L'élévation varie de 50 à 287 pieds au-dessus du niveau moyen des deux océans. On a fait beaucoup de travaux sur cette section, mais c'est à cet endroit que le creusement est plus considérable (suivant le projet original examiné par le Congrès International en 1879, la plus grande profondeur à atteindre pour un canal à niveau est de 87 mètres = 285·4 pieds anglais, au-dessus de la surface de l'eau, sur un parcours de 1 kilomètre = 0·62 mille statuaire. Si l'on construit un tunnel de 6 kilomètres = 3·72 milles statutaires, la profondeur de l'excavation peut être réduite à 4 mètres = 111·5 pieds. Si l'on construit des écluses, il en faudra 13, et la profondeur du creusage sera encore diminué.) M. Eiffel, probablement mieux connu en Amérique, comme le constructeur de la tour, haute de 1,000 pieds, à Paris, pour la prochaine exposition, a le contrat pour les écluses. Lui et M. de Lesseps, seront à Panama en janvier 1888. Les écluses seront faites surtout de fer entre les biefs. M. Slaven a de plus fait connaître que la compagnie avait en mains \$35,000,000 en espèces, et qu'il n'y aurait pas de difficulté à obtenir l'argent nécessaire pour compléter le canal. Voir "Montreal Gazette" 30 novembre 1887.







**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic  
Sciences  
Corporation**

23 WEST MAIN STREET  
WEBSTER, N.Y. 14580  
(716) 872-4503

15  
16  
18  
20  
22  
25  
28  
32  
36

01  
57

N° 50.—PRINCIPAUX PROJETS  
DE  
CANAUX INTEROCÉANIQUES.  
SUR  
L'ISTHME DE L'AMÉRIQUE CENTRALE,  
EXAMINÉS PAR  
LE CONGRÈS INTERNATIONAL DE 1879.

1.—TRACÉ PAR L'ISTHME DE TÉHUANTÉPEC, MEXIQUE :

Longueur, 240 kilomètres ou 149·13 milles statutaires anglais ;  
Nombre des écluses, 120 ;  
Temps du passage, 12 jours.  
On ne peut faire qu'un canal à écluses.

2.—TRACÉ PAR LE LAC DE NICARAGUA ET PAR COSTARICA :

Longueur, 292 kilomètres ou 181·44 milles statutaires anglais ;  
Nombre des écluses, 17 ;  
Temps du passage, 4 jours  $\frac{1}{2}$ .  
On ne peut faire qu'un canal à écluses.

3.—TRACÉ À NIVEAU ET À CIEL OUVERT PAR L'ISTHME DE PANAMA, COLOMBIE :

*Adopté par le Congrès :*

Longueur, 73 kilomètres ou 45·35 milles statutaires anglais ;  
Temps du passage, 2 jours ;  
Hauteur maximum de la tranchée au-dessus de l'eau :—87 mètres = 285·4 pieds anglais, sur un parcours d'un kilomètre environ ou de 0·62 mille statistaire anglais.  
En modifiant un peu le tracé, le même projet peut être exécuté, si l'on veut éviter la tranchée, avec un tunnel de 6 kilomètres ou de 3·728 milles statutaires anglais de longueur et 34 mètres = 111·5 pieds anglais de hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer.

On peut aussi à Panama construire un canal à écluses. Ce tracé comporterait 13 écluses ;

On voit donc que le tracé par Panama se présente à toutes les combinaisons, en offrant des avantages sur tous les autres projets.

4.—TRACÉ PAR L'ISTHME DE SAN BLAS, COLOMBIE :

Longueur, 53 kilomètres ou 32·93 milles statutaires anglais ;  
Longueur du tunnel, 16 kilomètres ou 9·94 milles statutaires anglais ;  
Temps du passage, 1 jour.

5.—TRACÉ PAR L'ATRATO-NAPIPI, COLOMBIE :

Longueur, 290 kilomètres ou 180·2 milles statutaires anglais ;  
Nombre des écluses, 2 ;  
Longueur du tunnel, 4 kilomètres ou 2·49 milles statutaires anglais ;  
Temps du passage, 2 jours.

Le c  
taires an  
de mètres  
Il n'

Le c  
mètres c  
A se  
tracé, l'ea

Le c  
eubes ou  
A se  
est aujourd  
a pas de v

1 mètre  
1 mètre  
1 kilom  
1 mille  
1 mille

L'Ang  
à l'existenc  
large contr  
parts de la  
d'Égypte.  
la mer Rou  
eircuit par  
aux autorit  
ment transp  
canal de Su  
submergés  
cas, la gran  
viendra peu  
considérée q

D'après  
il appert qu  
jaugant 8,  
appartenaien  
l'Italie, 123  
l'Espagne, 2  
Il y passa 17  
19,610 péleri

## NOTE.

## CANAL DE SUEZ.

Le canal de Suez a une longueur de 166 kilomètres ou de 103-15 milles statutaires anglais; les déblais qu'a nécessité sa construction se sont élevés à 75 millions de mètres cubes, mesure française, ou à 93,100,000 verges cubes, mesure anglaise.

Il n'y avait, au début, ni port de débarquement, ni chemin de fer, ni eau potable.

## CANAL DE PANAMA.

Le canal, à niveau et à ciel ouvert, par Panama, exige l'enlèvement de 46,150,000 mètres cubes ou de 60,361,200 verges cubes, mesure anglaise.

A ses extr. émités sont deux bons ports très fréquentés, un chemin de fer longe le tracé, l'eau potable y est abondante.

## CANAL DU NICARAGUA.

Le canal à écluses du Nicaragua demande un déblais total de 53,793,000 mètres cubes ou de 70,361,244 verges cubes, mesure anglaise.

A ses extrémités n'existe aucun port, car celui de Greytown sur l'Atlantique, est aujourd'hui entièrement comblé par les sables d'appart du fleuve San Juan; il n'y a pas de voie ferrée, l'eau potable y est abondante.

## MESURES FRANÇAISES ET ANGLAISES.

1 mètre, français	= 3-28 pieds anglais.
1 mètre cube, français	= 1-308 verges cube, anglaise.
1 kilomètre français	= 0-62138 mille statuaire, anglais.
1 mille statuaire anglais	= 0-66755 mille géographique anglais.
1 mille géographique anglais	= 1-152664 mille statuaire anglais.

## N° 51.—CANAL DE SUEZ.

L'Angleterre continue encore de cueillir les principaux profits de la marine dus à l'existence du canal de Suez, dont elle est devenue une actionnaire puissante et à large contrôle, par suite de la politique hardie de feu Lord Beaconsfield. Des 395,840 parts de la compagnie, le gouvernement britannique en a acheté 176,602 du Khédivé d'Égypte. Le canal a une longueur d'environ 100 milles et relie la Méditerranée à la mer Rouge, raccourcissant ainsi de beaucoup la route vers l'est, au lieu du grand circuit par le cap Horn. L'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique offre aux autorités militaires d'Angleterre une autre route par où elles pourraient rapidement transporter des troupes aux Indes sans traverser un territoire étranger. Le canal de Suez en cas de guerre pourrait être bloqué ou obstrué par des vaisseaux submergés de manière à empêcher la navigation ou à la rendre difficile. Dans ce cas, la grande route interocéanique du Canada serait d'une valeur immense et le jour viendrait peut-être où son importance au point de vue militaire sera plus sérieusement considérée qu'elle ne le semble à présent.

D'après un résumé du dernier rapport annuel de la compagnie du canal de Suez il appert que le nombre de vaisseaux qui ont traversé le canal, en 1887, a été de 3,137 jaugeant 8,430,643 tonneaux. De ces 3,137 navires, 2,330 étaient anglais, et 807 appartenaient à d'autres nations, dont 183 à la France, 159 à l'Allemagne, 138 à l'Italie, 123 à la Hollande, 82 à l'Autriche et à la Hongrie, 28 à l'Autriche, 26 à l'Espagne, 22 à la Russie. 3 vaisseaux américains seulement, traversèrent le canal. Il y passa 173,788 personnes, dont 91,996 étaient soldats, 53,415 passagers civils, et 19,610 pèlerins mahométans. (Voir "Montreal Gazette," avril 1888.

## ADDENDUM.

VOIR N° 22. PARTIE II.

### CHEMINS DE FER A LA BAIE-D'HUDSON.

**CHEMIN DE FER SUBVENTIONNÉ**—De Winnipeg à un point situé au Port-Nelson, ou dans les environs, sur la Baie d'Hudson.

Longueur totale.....	650 milles.
Subvention en terres.....	6,880,000 acres.
Voir acte 49 Vict., chap. 73, 1886, et aussi l'ordre en conseil, du 11 mai 1885.	
Le chemin de fer devra être complété le ou avant le 11 mai 1890.	

### CHEMIN DE FER PROJÉTÉ—LAC NIPISSINGUE A LA BAIE-D'HUDSON.

1ère section.—North Bay, près de l'extrémité est du lac Nipissingue, 20 milles à l'ouest de la station de Callender, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Témiscamingue.....		81 milles.
2ème section.—Lac Témiscamingue au lac Abittibi... 54 "		54 "
3ème section.—Lac Abittibi à Moose Factory, Baie d'Hudson.....		175 "
Longueur totale, environ.....		350 "

Une compagnie pour la construction de ce chemin de fer a été incorporée en 1884 par l'Acte 47 Vict., chap. 80.

Cet acte a été amendé par l'Acte 49 Vict., chap. 77, ' accordant un délai pour l'époque de l'achèvement.

Les travaux seront commencés.....	2 juin 1888
La 1ère section sera achevée en.....	1890
La 2ème do do .....	1892
La 3ème do do .....	1894

### LAC SAINT-JEAN A LA BAIE-D'HUDSON.

Le lac Saint-Jean est à 350 milles ou à la même distance du poste de la Baie-d'Hudson près de l'embouchure de la rivière Rupert sur la Baie-d'Hudson, à l'est et au sud de la Baie James, que le lac Témiscamingue se trouve à partir de "Moose Factory" qui est situé sur le côté ouest près de l'extrémité de la même baie.

Une ligne droite entre le lac Saint-Jean et la Baie-d'Hudson passerait à environ 60 milles au sud du grand lac Mistaseini qui se décharge dans la rivière Rupert dont le volume est aussi grand sinon plus que celui de la rivière Saguenay.

Port-Nelson, ou

milles.  
acres.  
11 mai 1885.

E-D'HUDSON.

milles.

“

“

“

incorporée en

ordant un délai

1888  
1890  
1892  
1894

este de la Baie-  
dson, à l'est et  
tir de “ Moose  
e baie.  
erait à environ  
re Rupert dont

---

---

PARTIE V.

—o—

DÉPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS,  
CANADA,  
AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION,  
1er JUILLET 1867.

---

---

---

CONS

DI

---

---

DEPENSE

SUR LA

CONSTRUCTION DES TRAVAUX PUBLICS,

HAUT ET BAS-CANADA,

DEPUIS LA CONFÉDÉRATION, 1<sup>ER</sup> JUILLET 1867.

---



---

**SOMMAIRE**  
**travaux**

---

**Canaux (n)**  
**Travaux s**  
**des ri**

**Ports et je**  
**Phares, be**  
**Glisaires**  
**Chemins, s**  
**Ponts, noi**  
**et de e**  
**compr**

**Edifices p**  
**institu**  
**Navires p**  
**à chac**

**Total du c**

**Chemins c**  
**dans l**

**Total du e**

**A déduire**  
**du gov**

**To**

**Note A—L**  
**de fer,**

---

**Pour l**  
**publie, 18**

**SOMMAIRE de la dépense par les gouvernements provinciaux pour la construction des travaux publics du Bas et du Haut-Canada, avant la confédération, 1er juillet 1867.**

Travaux.	Bas-Canada, maintenant prov. de Québec.	Haut-Canada, maintenant prov. d'Ontario.	Totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<b>Canaux (non compris les améliorations des rivières)</b>	6,912,308 24	18,188,747 01	23,101,055 25
Travaux sur les rivières navigables, ou amélioration des rivières. ....	14,384 61	13,969 72	28,354 33
<b>Total, canaux et rivières.....</b>	<b>6,926,702 85</b>	<b>18,202,706 73</b>	<b>22,129,409 56</b>
<b>Ports et jetées.....</b>	<b>1,366,378 68</b>	<b>855,139 53</b>	<b>2,221,518 19</b>
Phares, balises et bouées.....	1,144,680 70	541,300 14	1,685,980 84
Quais, digues, jetées et estacades.....	748,783 18	597,869 49	1,346,652 67
Chemins, y compris les ch. à barrière et de colonisat.	3,760,381 25	3,113,623 69	6,874,004 94
<b>Ponts, non compris ceux sur les chemins à barrière et de colonisation, dans le coût desquels sont compris les ponts.....</b>	<b>353,357 81</b>	<b>256,927 27</b>	<b>610,285 08</b>
Édifices publics, excepté ceux construits par des institutions de charité ou dons privés.....	4,094,687 85	5,141,872 85	9,236,560 70
Navires provinciaux, la moitié du coût total imputé à chaque province.....	253,856 41	253,856 42	507,712 83
<b>Total du coût des travaux, non comp. les ch. de fer.</b>	<b>18,648,838 71</b>	<b>26,963,296 12</b>	<b>45,612,134 83</b>
<b>Chemins de fer, non compris les lignes auxiliaires dans les États-Unis.....</b> (Voir note A, ci-dessous.)	<b>43,276,252 42</b>	<b>93,486,964 58</b>	<b>138,763,217 00</b>
<b>Total du coût des travaux, y compris les ch. de fer.</b>	<b>61,925,091 13</b>	<b>120,450,260 70</b>	<b>182,375,351 83</b>
<b>A déduire:—Dépense à même d'autres fonds que ceux du gouvernement, en tant que constatée.....</b>	<b>37,336,301 26</b>	<b>84,828,450 50</b>	<b>122,164,751 76</b>
<b>Total, dépense du gouvernement.....</b>	<b>24,588,789 87</b>	<b>35,621,810 20</b>	<b>60,210,600 07</b>
<b>Note A—Dépense du gouvernement sur les chemins de fer, compris ci-dessus.....</b>	<b>7,098,893 26</b>	<b>13,165,908 75</b>	<b>20,264,800 01</b>

Pour les détails du sommaire ci-dessus, voir appendice n° 70 du Rapport général des Travaux publics, 1867, pages 481 à 613, par G. F. BAILLAUROS.

---

CO

---

---

DEPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS,  
CANADA  
POUR  
CONSTRUCTION ET AMELIORATION,  
ENTRETIEN ET REPARATIONS,  
1867-1886,

SUIVANT L'ÉTAT PRÉPARÉ PAR

O. DIONNE,

*Comptable du Département des Travaux Publics.*

---

N<sup>o</sup> 1.—TABLEAU indiquant les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour  
1867—  
précédent et

Numéro.	TRAVAUX.	Exercice clos			
		1871.		1872.	
		I.	\$ cts.	II.	\$ cts.
<b>Ports—</b>					
1	Bayfield (municipalité de Stanley).....				
2	Cobourg (Commission du Havre, Cobourg).....				
3	Collingwood (Compagnie du chemin de fer du Nord).....				
4	Goderich (municipalité du Township de Goderich).....				
5	Meaford ( do de Saint-Vincent).....				
	Total, ports.....				
<b>Rivières—</b>					
6	Rivière Napanee, Ont.....				
7	do Thames do.....	198	2,400 00		
	Total, rivières.....		2,400 00		
<b>Chemins et ponts—</b>					
	Pont du Portage-du-Fort (bon: par le gouvernement d'Ontario).....			252	1,500 00
	Grands totaux.....		2,400 00		1,500 00

N.B.—Les chiffres dans la 1re colonne de chaque année indiquent la partie de la page des "Comptes publics," sauf là où il est indiqué autrement.

1877.

la constr  
qui suiv

le 30 juil.

1873.

II. \$

144 4,000

4,000

1867—

alités, etc., pour  
précédent et

1877.

la construction, etc., des travaux sous-mentionnés, et compris dans les tableaux qui  
qui suivent.

Exercice clos

le 30 juin.

1872.			1873.					1874.		1875.		1876.		1877.		Total.	N <sup>o</sup> .
cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	\$ cts.		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,000 00	10,000 00	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25,507 49	25,507 49	2
.....	.....	.....	190	15,505 00	237	12,763 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28,268 26	28,268 26	3
.....	.....	.....	.....	.....	239	10,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,000 00	10,000 00	4
.....	.....	.....	.....	.....	238	10,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,000 00	10,000 00	5
.....	.....	.....	.....	15,505 00	.....	32,763 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,507 49	83,775 75		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	251	5,000 00	.....	.....	5,000 00	5,000 00	6
00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,400 00	2,400 00	7
00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,000 00	.....	.....	7,400 00	7,400 00	
.....	252	1,500 00	144	4,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,500 00	5,500 00	8
00	.....	1,500 00	.....	4,000 00	.....	15,505 00	.....	32,763 26	.....	5,000 00	.....	.....	35,507 49	.....	98,875 75		

age des " Comptes

1878—

N° 2.—ETAT indiquant les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour la  
précédents et suivants, depuis le 1er juillet

N <sup>o</sup>	Nom des travaux.	Dépense du 1er juillet 1887 au 30 juin 1877.		1878.	
		\$	cts.	\$	cts.
<b>Edifices publics—</b>					
1	Le Cap, citadelle de Québec (corporat. de la cité de Québec)	.....	.....	.....	.....
2	Fortifications de (don de Sa Majesté la Reine)	.....	.....	.....	.....
3	Salle d'exercice d'Ottawa (corporat. de la cité d'Ottawa)	.....	.....	.....	.....
	<b>Totaux, édifices publics</b> .....	.....	.....	.....	.....
<b>Ports—</b>					
4	Bayfield (municipalité de Stanley)	.....	.....	.....	.....
5	Cobourg (commissaires du port de Cobourg)	10,000	00	.....	.....
6	Collingwood (compagnie du chemin de fer du Nord)	25,507	49	.....	.....
7	Goderich (municipalité, township de Goderich)	28,268	28	.....	.....
8	Meaford (do de Saint-Vincent)	10,000	00	.....	.....
9	Rondeau (conseil du comté de Kent)	10,000	00	.....	.....
	<b>Totaux, ports</b> .....	83,775	75	.....	.....
<b>Rivières—</b>					
10	Napanee, Ontario	.....	.....	.....	.....
11	Thames, Ontario	5,000	00	.....	.....
	<b>Totaux, rivières</b> .....	7,400	00	.....	.....
<b>Chemins et ponts—</b>					
12	Pont du Portage-du-Fort (octroi du gouvern. d'Ontario)	5,500	00	.....	.....
	<b>Grand totaux</b> .....	96,675	75	.....	.....

1882.

CONSTRU  
1867 jus

II.

278

1878—

tés, etc., pour la  
après le 1er juillet

1882.

CONSTRUCTION, etc., des travaux ci-dessous mentionnés, et comprises dans les états  
1867 jusqu'au 30 juin 1882.

Exercice terminé le 30 juin.						Total pour 15 ans terminé le 30 juin 1882.	Numéro.			
1878.		1879.		1880.				1881.		1882.
	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.	
.....				247	2,500 00				2,500 00	1
.....				246	2,433 33				2,433 33	2
.....		276	2,050 00	228	2,950 00				5,000 00	3
.....			2,050 00		2,950 00				33 33	
.....									8,933 33	
.....									10,600 00	4
.....									25,507 49	5
.....									28,288 26	6
.....									10,000 00	7
.....									10,000 00	8
.....							274	300 00	300 00	9
.....								300 00	84,075 75	
.....									5,000 00	10
.....									2,400 00	11
.....									7,400 00	
.....									5,500 00	12
.....			2,050 00		2,950 00		4,933 33	300 00	108,909 98	





18	do	Port-Arthur	do	234	319	736 80	331	2,308 49	228	25,000 00	13,000 00
20	do	Port-Elgin	do	300 00	316	2,766 39	323	4,233 61	313	1,954 71	25,000 00
21	do	Rondeau	do	84,075 76	317	16,341 42	xxxix	4,658 58			5,000 00
22	do	Thornbury	do								300 60
23	do	Warton	do								7,000 00
		Totaux, ports, etc.				25,447 30		15,890 34		26,954 71	21,000 00
											168,134 49

24	Rivières—	Napanee	5,000 00								5,000 00
25		Thames	2,400 00								2,400 00
		Totaux, Rivières	7,400 00								7,400 00
26	Glissoires et estacades—	Glissoires de Saint-Maurice		311	1,600 00						1,600 00
27	Ponts—	Pont Des Joachim...		343	7,364 62	336	635 38				8,000 00
28		Portage du Fort-du-Pont	5,500 00								5,500 00
		Totaux, ponts	5,500 00		7,364 62		635 38				13,500 00
		Grands totaux	105,903 08		33,342 92		26,109 19		50,486 84		234,214 42

a. Présent de Sa Majesté la reine.      b. Dépôts de garantie consignés aux entrepreneurs.      \* Partie et page du rapport de l'auditeur-général.

Résumé de la dépense annuelle, dans chaque province, pour la construction et l'amélioration des travaux publics, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1868.

Année.	Nouvelle-Ecosse.		Île du Prince-Edouard.		Nouveau-Brunswick.		Québec.		Ontario.		Manitoba.		Territoires du Nord-Ouest.		Colombie-Britannique.		Divers.		Total.			
	\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts				
1868...	485,206	85	32,090	19	138,939	77	133,510	38	4,213	13	4,213	13	15,432	30	15,074	16	130	18	779,877	38		
1869...	212,068	11	109,272	81	69,432	99	16,298	76	202,915	99	62,685	60	11,443	35	271,683	44	2,099	751	44	570,285	80	
1870...	420,900	64	1,020,327	42	387,909	49	1,393,851	24	263,730	86	72,717	15	11,443	35	15,074	16	2,099	751	44	3,835,502	60	
1871...	1,163,816	09	2,969,169	16	1,670,722	69	768,459	05	1,097,752	09	146,805	44	131,128	07	45,292	65	2,330	65	7,208,412	30	1872...	
1872...	1,798,130	55	2,634,858	81	1,614,502	99	1,524,390	78	1,533,625	49	120,806	13	120,806	13	206,341	75	6,778	19	6,729,824	67	1873...	
1873...	1,552,792	15	2,879,778	32	1,524,390	78	6,792,749	95	4,182,292	62	528,235	59	528,235	59	32,675	65	639,392	00	12,015	24	28,644,031	41
1874...	1,157,544	47	1,411,357	86	6,792,749	95	1,588,187	87	2,401,697	15	326,467	20	326,467	20	236,363	63	522,562	06	14,660	97	8,391,236	69
Total.	6,761,368	87	9,626,311	66	1,782,061	44	1,337,275	70	4,143,771	35	967,823	23	967,823	23	614,884	87	423,065	32	8,619	56	8,394,002	32
1875...	1,433,812	58	85,393	79	1,782,061	44	2,303,293	78	3,941,443	00	383,871	58	383,871	58	123,611	87	327,524	21	5,870	89	8,706,637	11
1876...	683,243	17	120,309	25	713,230	77	1,701,403	20	3,736,133	59	958,893	99	958,893	99	71,943	44	160,137	97	8,886	99	7,372,931	60
1877...	568,365	41	66,405	60	456,594	40	1,491,659	12	3,652,781	55	446,272	41	446,272	41	16,150	60	89,624	01	17,828	15	6,330,085	43
1878...	238,412	84	61,183	08	314,758	42	1,491,659	12	3,652,781	55	446,272	41	446,272	41	16,150	60	89,624	01	17,828	15	6,330,085	43
1879...	238,123	09	73,857	08	314,758	42	1,491,659	12	3,652,781	55	446,272	41	446,272	41	16,150	60	89,624	01	17,828	15	6,330,085	43
Total.	3,159,958	09	608,768	80	3,941,204	90	8,471,818	77	17,875,826	64	3,083,371	41	3,083,371	41	1,077,334	41	1,522,923	57	55,766	56	39,794,873	15
1880...	169,014	87	49,755	99	433,862	85	2,724,899	37	3,656,606	62	1,708,014	88	1,708,014	88	67,387	99	144,545	54	12,455	36	8,965,734	07
1881...	260,083	59	52,058	44	369,588	26	1,500,736	14	4,047,365	07	947,639	03	947,639	03	46,261	73	1,057,396	36	16,217	65	8,290,641	17
1882...	367,971	93	37,641	02	269,595	20	1,508,676	64	2,676,566	33	58,063	32	58,063	32	1,754,618	21	1,729,138	91	36,036	23	8,427,137	19
1883...	560,158	53	59,340	63	630,294	27	2,191,518	17	3,389,204	64	81,301	08	81,301	08	4,190,239	58	3,861,594	00	35,818	86	15,040,652	76
1884...	1,640,310	55	177,438	06	714,294	27	2,311,468	25	6,861,855	48	184,161	40	184,161	40	6,871,260	95	69,469	08	18,861,245	78	18,861,245	78
1885...	427,428	44	183,988	40	736,212	39	1,573,185	61	7,751,258	57	167,765	69	167,765	69	91,244	16	4,499,686	55	50,670	08	15,391,418	73
1886...	411,723	51	128,579	72	755,542	47	2,047,360	65	3,232,275	25	268,280	31	268,280	31	123,906	13	3,631,528	28	24,994	71	10,810,160	03
Total.	3,831,690	72	728,842	26	3,897,090	40	13,858,894	82	31,611,131	96	3,405,245	71	3,405,245	71	6,853,300	10	21,855,150	69	248,632	57	85,766,979	24
Grand total	13,753,007	68	17,464,606	86	17,464,629	16	29,123,463	55	53,669,251	22	7,016,753	64	7,016,753	64	7,463,310	16	20,417,466	26	313,414	37	154,225,883	80

N.B.—Après que ce tableau a été préparé on a transféré \$220 de la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick, pour le canal de la Baie-Verte en 1876-77.

Grand total	13,753,007 68	17,464,606 85	29,123,463 55	53,669,251 22	7,016,752 64	7,463,310 16	24,017,465 28	313,414 37	164,225,883 80
	-22 30	+22 30							

N.B.—Après que ce tableau a été préparé on a transféré \$32.20 de la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick, pour le canal de la Baie-Verte en 1876-77.

DÉPENSES IMPUTABLES AUX TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT DU 1<sup>er</sup> JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1886.

Travaux.	Montant autorisé.	Dépenses du 1 <sup>er</sup> juillet, 1867, au 30 juin, 1882.				Exercice terminé le 30 juin,				Total jusqu'au 30 juin 1886.		
		1883.		1884.		1885.		1886.				
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.			
<b>1</b> Fleuve Saint-Laurent — Approfondissement entre Québec et Montréal.—												
36 Vic., chap. 60.....	\$ 500,000											
45 do 44.....	280,000											
46 do 38.....	900,000											
<b>2</b> Améliorations au havre de Québec—												
36 Vic., chap. 62.....	\$ 1,200,000											
43 do 17.....	250,000											
45 do 47.....	375,000											
47 do 9.....	300,000											
49 do 19.....	750,000											
<b>Basin de radoub de Lévis—</b>												
28 Vic., chap. 56.....	\$ 500,000											
46 do 40.....	100,000											
47 do 10.....	150,000											
<b>Havre de Trois-Rivières—</b>												
48, 49 Vic., chap. 76.....	82,000											
<b>Totaux.....</b>	<b>6,387,000</b>											

\* N.B.—Les dépenses à compte du bassin de radoub d'Ébouimont (\$41,915.98) est maintenant comprise dans le coût des havres de la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral étant chargé de ces travaux sous l'autorité de la 47 Vic., chap. 6, sec. 10; aussi de l'O. C. (n° 47,350) daté 19 mai, 1884. Voir l'état n° 23 de l'annexe n° 21, par O. Dionne, comptable Rep. T. P., 1885-86.

1867—  
**CONSTRUCTION ET AMÉLIORA**  
**RELEVÉ de la dépense, du 1er juillet 1867**

Numéro.	Travaux.	ENTRÉE DANS LA CONFÉDÉRATION.			
		1er juil. 1867.	1er juil. 1873.	1er juillet 1867.	
		Nouvelle-Ecosse.	Ile du P.-E.	Nouveau-Brunswick.	Québec.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	Chemin de fer Intercolonial .....	7,621,764 09	.....	13,181,560 39	10,423,024 67
2	do de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick .....	.....	.....	.....	.....
3	Chemin de fer de Prolongement-Est.....	1,801,461 89	.....	824,689 28	.....
4	do Ligne-Directe.....	1,286,551 68	.....	.....	.....
5	do de l'île du Prince-Ed.....	127,312 41	.....	14,215 13	20,697 44
6	do du Pacifique.....	.....	621,729 78	.....	.....
7	Pont de ch. de fer de Côteau-Landing.....	.....	.....	.....	26,204 .....
8	Embranchement de Carleton.....	.....	.....	.....	522 00
9	Inspection des chemins de fer.....	.....	.....	85,610 69	.....
10	Subventions do.....	7,897 88	.....	6,461 63	7,715 56
11	Canaux.....	.....	.....	297,600 00	1,200,264 00
12	Chaussée le long du lac Saint-François.....	518,406 20	.....	44,387 53	12,137,918 78
	<b>Totaux, chemins de fer et canaux.</b>	<b>11,363,394 12</b>	<b>621,729 78</b>	<b>14,464,514 65</b>	<b>23,799,460 27</b>
13	Edifices publics .....	377,607 65	167,459 77	1,625,998 11	2,691,635 43
14	Havres et brise-lames .....	1,195,849 90	416,754 62	823,786 25	849,431 68
15	Améliorations des rivières.....	117,402 60	46,143 64	177,817 22	557,671 97
16	Dragages .....	125,594 42	24,518 07	116,202 41	38,143 89
17	Glissoires et estacades .....	.....	.....	.....	355,367 87
18	Chemins et ponts .....	.....	.....	2,868 34	105,165 08
19	Lignes télégraphiques .....	71,694 29	.....	20,421 73	273,695 97
20	Phares .....	429,528 99	56,591 94	171,107 10	380,488 05
21	Vapeurs fédéraux .....	72,413 35	72,413 34	72,413 35	72,413 36
22	Monuments .....	.....	.....	.....	.....
	<b>Totaux, travaux publics .....</b>	<b>2,389,591 26</b>	<b>782,881 28</b>	<b>3,010,114 51</b>	<b>5,324,003 28</b>
	<b>Grands totaux.....</b>	<b>13,752,985 38</b>	<b>1,404,611 06</b>	<b>17,464,629 16</b>	<b>29,123,463 55</b>

N.B.—Pour les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour la construction ou les améliorations des travaux publics, voir état nos 1, 2, 3, sur les pages précédentes.  
 a Y compris \$20,431.61 dépensées dans le Maine, E.-U.  
 b do \$196,292.36 dépensées sur l'embranchement du Cap Traverse, savoir : 1882-3. \$ 494 00  
 1883-4. 120,745 94  
 1884-5. 70,394 09  
 1885-6. 4,868 33  
**Total .....** **\$196,262 36**

c Y compris \$24,529.87,912—Subvention payée à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.  
 d Dépensées aux Etats-Unis.  
 Voir l'état n° 24, de l'annexe n° 27 par O. Dionne, comptable, Rap. T. P., 1886-86.

1886.  
 TION  
 (date de

1er juil  
 Onta

4,612  
 2,882  
 248  
 91  
 71  
 767  
 23  
 265  
 8,952  
 53,669

e A  
 Pour dé  
 f Dép  
 g D  
 A M

1867—  
 T AMÉLIORA  
 1er juillet 1867

1886.  
 TION DES TRAVAUX PUBLICS.  
 (date de la Confédération) au 30 juin 1886.

TION.

1er juillet 1867.

ENTRÉE DANS LA CONFÉDÉRATION.

1er juillet 1867.		15 juillet 1870.		20 juillet 1871.	Divers, non réparti à aucune des provinces.	Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest	Colombie-Britannique.				
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
10,423,024 87						31,226,349 15	1
20,697 44					a 22,576 95	2,628,151 17	2
522 00						1,286,551 68	3
7,715 56						184,801 83	4
1,200,264 00						621,729 78	5
12,137,918 78						b 60,845,727 94	6
9,317 81						522 00	7
23,799,480 27					d 8,161 62	85,610 69	8
						30,226 66	9
						3,362,494 00	10
						29,898,688 43	11
						9,317 82	12
44,717,014 36	5,865,617 33	6,898,374 35	22,394,752 70	73,313 59		130,178,171 15	
2,681,635 43	e 657,263 24	482,867 29	369,639 02	193,909 83	e 11,148,549 48	13	
849,431 68	1,776 39		987,571 80	17,112 96	7,173,841 15	14	
557,671 97	76,818 20	33,620 63	63,261 12		1,326,530 80	15	
38,143 89	47,105 69		26,133 62	1,919 62	472,662 93	16	
355,357 87	71,461 06				426,818 93	17	
105,165 06	376,508 93	1,919 53	102,863 76	11,882 98	1,243,636 18	18	
273,695 97	72 00	76,528 36	65,124 24	4,869 47	581,127 95	19	
380,488 05	1,690 86				f 1,374,486 11	20	
72,413 36					g 289,853 40	21	
					h 10,405 92	22	
5,324,003 28	8,952,236 86	1,161,135 31	564,935 81	1,622,713 56	240,100 78	24,047,712 65	
29,123,463 55	53,669,251 22	7,616,752 64	7,463,310 16	24,017,466 26	313,414 37	154,225,883 80	

on les amélio-

2-3. \$ 494 00  
 3-4. 120,745 94  
 4-5. 70,394 09  
 5-8. 4,668 33

\$ 198,262 36

du Pacifique.

e A part \$279,669.14, dont s'est chargé ou doit se charger le gouvernement provincial de Manitoba. Pour détails, voir état n° 18, supplément du rapport des Travaux Publics de 1886.

f Dépenses : { Par le ministère des travaux publics.....\$ 75,688 51  
 do de la marine et des pêcheries..... 1,298,897 60  
 \$ 1,374,486 11

g Dépenses par le ministère de la marine.

A Monument Cartier.....\$ 10,346 77  
 do Biant..... 59 16

\$ 10,405 92

1867—

## ENTRETIEN ET REPARATION

RELEVÉ de la dépense, pour chaque province,

Numéro.	TRAVAUX.	ENTRÉE DANS LA CONFÉDÉRATION		
		1er juillet 1867	1er juillet 1873	1er juillet 1867
		Nouvelle- Ecosse	Ile du P.-E.	Nouveau- Brunswick.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	Chemin de fer Intercolonial .....	8,441,110 60		13,160,033 51
2	do do Embranch. de Windsor.....	83,228 24		
3	do do Prolongement-Est.....	213,839 14		
4	do de l'île du Prince-Edouard .....		2,456,744 20	
5	do du Pacifique.....			
6	do en général.....			
7	Canaux.....	84,037 34		
	Totaux, chemins de fer et canaux .....	8,772,213 32	2,456,744 20	13,160,033 51
8	Edifices publics.....	78,685 28	30,384 22	56,424 13
9	do appointements des mécaniciens.....	8,928 54	5,411 12	16,865 28
10	do chauffage.....	3,945 19	1,912 55	15,057 57
11	Ports et brise-lames.....			250 06
12	Rivières—Entretien des bonées, etc.....			37,930
13	Dragueurs.....			142
14	Dragage (non réparti).....	89,080 35	9,749 40	26,486 73
15	Grissoirs et estacades.....	160 09	27 64	27 64
16	Chemins et ponts.....			3,008
17	Lignes de télégraphe.....			25,140
	Divers, savoir :	10,889 48	24,333 25	9,576 76
18	Arpentages.....			46,502
19	Arbitrages.....	47,544 26	15,145 28	842,787
20	Service de remorq. entre Montréal et Kingston.....			1,063
21	Agent et dépenses contingentes, Col.-Brit.....			47,477
22	Divers.....			156,372
	Totaux, travaux publics.....	187,223 19	86,963 46	48,151
	Grands totaux.....	8,959,436 51	2,543,707 66	13,321,935 87

Voir l'état n° 9, annexe n° 27, par O. Dionne, comptable, Rapport des travaux publics, 1885-86.  
Les dépenses jusqu'au 1er juillet 1867, seront données en détail, par le comptable, dans le supplé-  
ment du Rapport des travaux publics, 1867-86.—G. F. B.

1886.

DES TR

du 1er ju

1er

Québec

\$

6,896,205

2,872,178

9,768,384

400,855

19,596

37,930

142

3,008

25,140

46,502

842,787

1,063

47,477

156,372

48,151

1,629,330

11,397,714

7a-

1867—  
 REPARATION  
 que province,

1886.  
 DES TRAVAUX PUBLICS—Fin.

du 1er juillet 1867 (date de la Confédération), au 30 juin 1886.

FÉDÉRATION

1er juillet 1867

Nouveau-  
 Brunswick.

\$ cts.

13,150,033 51

.....

.....

.....

.....

.....

13,150,033 51

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ENTRÉE DANS LA CONFÉDÉRATION.

1er juillet 1867.		15 juillet 1870.		20 juillet 1871.	Divers, non réparti à aucune des provinces.	Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du N.-O.	Colombie Britannique.			
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
6,896,205 78						28,487,349 89	1
.....						83,226 24	2
.....						213,839 14	3
.....		320,787 18				2,466,744 20	4
.....		.....				320,787 18	5
.....		.....				33,472 08	6
2,872,178 68	4,355,834 94				86,390 25	7,347,941 16	7
.....						.....	
9,768,384 41	4,355,334 94	320,787 18			119,862 33	38,943,359 89	
.....						.....	
400,855 75	3,687,520 57	71,734 27	8,547 76	22,023 59	1,367 15	4,335,552 72	8
19,896 81	38,333 86		695 00	2,735 00		92,865 81	9
38,498 73	30,448 92	9,514 68	1,668 17	1,389 35	2,378 46	104,245 63	10
27 64	213 70				13,036 17	13,392 85	11
.....						3,258 26	12
3,008 26	.....					.....	
25,140 85	12,298 51	4,000 00		21,363 11	2,221 13	137,340 08	13
46,602 66	61,197 91	88 00			13,230 82	121,234 76	14
842,787 43	494,945 54				48 52	1,337,781 49	15
.....	526,872 17	74,983 11				602,918 67	16
50,204 25	47,477 93		74,294 91	498,770 73	28,769 41	694,169 29	17
.....						.....	
.....						.....	
156,372 07	191,249 62	6,476 86	1,113 99	5,658 71	42,410 75	516,174 79	18
.....					103,650 15	103,650 15	19
48,151 43	48,151 41					96,302 84	20
.....						29,235 41	21
171,902 36				29,235 41		11,919 37	22
.....						.....	
1,629,380 30	5,071,300 03	166,795 92	86,319 83	581,165 90	219,031 93	8,200,032 92	
.....						.....	
11,397,714 71	9,426,634 97	487,583 10	86,319 83	581,165 90	338,894 26	47,143,392 81	

1885-86.  
 dans le supplé-



