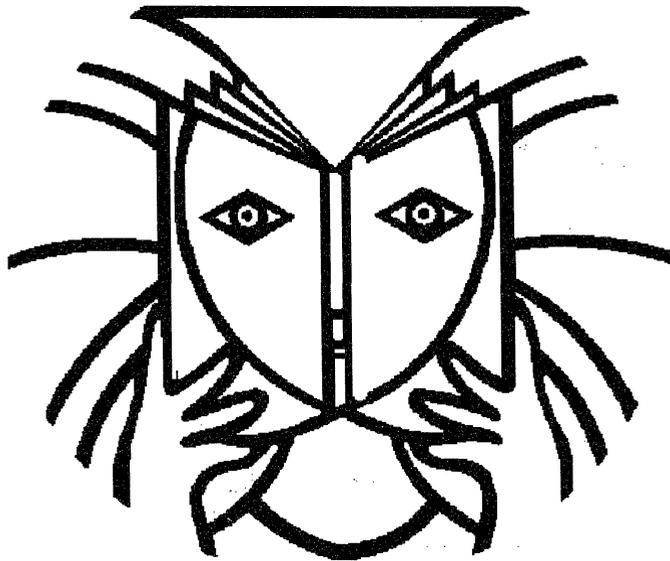




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

Rare Books Collection

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

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

Microfilmé 2001

pour la

Collection des Livres rares

de la

**BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA**

OTTAWA

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

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME I.

QUATRIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

DE LA

PROVINCE DU CANADA.

Seconde Session—1865.



IMPRIMES PAR HUNTER, ROSE et LEMIEUX, RUE SPARKS, OTTAWA.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. XXV.—SESS. 1865.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

Annonces, shérifs.....(No. 42).	Fortin, capitaine.....(No. 25).
Agriculture, chambre d'.....(No. 29).	Grand Tronc.....(No. 40).
Algoma, district d'.....(No. 34).	Juges de comté.....(No. 4).
Banque du Haut-Canada.....(No. 15).	Locations minières.....(No. 34).
Baptêmes, etc.....(No. 1).	Maraudeurs de St. Albans.....(No. 31).
Bureau des mesureurs de bois.....(No. 27).	Maison de la Trinité, Québec.....(No. 3).
Budget.....(No. 18).	Obligations et cautionnements.....(No. 6)
Bons Templiers.....(No. 19).	Officiers de douane.....(No. 30).
Biens des Jésuites.....(No. 33).	Pope, R., agent de mine.....(No. 26).
Bureau de poste, Irish Creek.....(No. 24).	Potter, consul-général.....(No. 23).
Canal Beauharnois.....(No. 13).	Prisons.....(No. 14).
Chemins de colonisation.....(No. 34).	Perte de navires sur le St. Laurent.....(No. 32).
Confédération, correspondance.....(No. 9).	Pêcheries.....(No. 43).
Chemin de fer Intercolonial.....(No. 8).	Ports francs.....(No. 37).
Chemin Matawin.....(No. 12).	Rapports municipaux.....(No. 36).
Chemins Métapédia et Témiscouata.....(No. 12).	Régistrateurs.....(No. 16).
Comptes publics.....(No. 38).	Subside postal.....(No. 7).
Chutes de Roxton, maître de poste.....(No. 35).	Société St. Ignace.....(No. 20).
Collège de l'Université.....(No. 2).	Traité de Réciprocité.....(No. 11).
Députés-greffiers de la couronne.....(No. 17).	Tableaux du commerce et de la navigation.....(No. 39).
Député-maître préposé à l'engagement des matelots.....(No. 22).	Volontaires.....(No. 10).
Education.....(No. 5).	
Exposition internationale.....(No. 28).	
Ecoles militaires.....(No. 10).	
Exécutions, shérifs.....(No. 41).	
Fonds d'honoraires.....(No. 21).	

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIERES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... BAPTEMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat des, de certains districts, pour l'année 1864. [*Pas imprimés.*]
- No. 2... CONSEIL DU COLLÈGE DE L'UNIVERSITÉ :—Rapport du, pour l'année 1864.
- No. 3... MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC :—Comptes de la.
- No. 4... SALAIRES, JUGES DE COMTÉ :—Etat des salaires et des frais de voyage payés aux juges de comté, juges puînés, juges suppléants et recorders du Haut-Canada; aussi, le montant de deniers du fonds d'honoraires perçus des cours de comté, Surrogate et de division, et de tous les salaires ou allocations payés sur le fonds d'honoraires à toute personne ou personnes autres que les juges de comté ou juges suppléants, à compter du 1er juillet 1863 au 30 juin 1864.
- No. 5... EDUCATION :—Rapport annuel des écoles normales, modèles, grammaires et communes en Haut-Canada, pour l'année 1864, avec appendices. [*Pas imprimé.*]
- No. 6... OBLIGATIONS ET GARANTIES :—Etat des, enregistrés entre le 19e jour de janvier et le 8e jour d'août 1865.
- No. 7... SUBSIDE POSTAL, CHEMINS DE FER :—Copies de tous les documents se rattachant au Subside Postal aux compagnies de chemins de fer Grand Tronc et autres. SERVICE POSTAL :—Rapport des commissaires du service postal par chemins de fer.
- No. 8... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Rapport sur l'exploration préliminaire du chemin de fer intercolonial.
- No. 9... CONFÉDÉRATION :—Correspondance échangée depuis le commencement de la dernière session entre le gouvernement de cette province et ceux de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, au sujet du projet de Confédération des provinces de l'Amérique Britannique du Nord.
- No. 10... ECOLES MILITAIRES :—Certains renseignements relatifs aux, à Québec et Montréal. [*Pas imprimés.*]
 ECOLES MILITAIRES :—Etat relatif aux. [*Pas imprimé.*]
 OFFICIERS GÉNÉRAUX DE MILICE :—Copies de certains ordres généraux de milice et instructions aux officiers. [*Pas imprimées.*]

- No. 11... **TRAITÉ DE RÉCIPROCITÉ** :—Copies de toute correspondance depuis le commencement de la dernière session, relatives au Traité de Réciprocité avec les Etats-Unis. [*Pas imprimées.*]
- No. 12... **CHEMINS MÉTAPÉDIAC ET TÉMISCOUATA** :—Certaines correspondances concernant. [*Pas imprimées.*]
CHEMIN MATAWIN :—Copies de certains documents relatifs. [*Pas imprimées.*]
- No. 13... **CANAL BEAUHARNOIS** :—Copie du rapport de M. Baillargé et de la correspondance relative aux dommages causés par le canal Beauharnois. [*Pas imprimé.*]
- No. 14... **PRISONS, ETC.** :—Rapport du bureau des inspecteurs d'asiles, prisons, etc., pour l'année 1864.
- No. 15... **BANQUE DU HAUT-CANADA** :—Etat indiquant en détail les paiements en principal et intérêts faits au receveur-général par la banque du Haut-Canada, en vertu de l'ordre en conseil du 19 novembre 1863, jusqu'au 1er juillet dernier, et aussi le montant en principal et intérêt pour lequel la dite banque était endettée au gouvernement à la date en dernier lieu mentionnée.
- No. 16... **RÉGISTRATEURS** :—Rapport du régistreur du comté de Stormont, concernant les honoraires et émoluments reçus pour l'année expirée le 31 décembre 1864, fait conformément à la section 76 du chapitre 89 des statuts refondus pour le Haut-Canada.
- No. 17... **DÉPUTÉS-GREFFIERS DE LA COURONNE** :—Etat de la part des députés-greffiers de la couronne, des députés-maîtres et députés-régistrateurs en chancellerie, et des procureurs de comté qui, avant la mise à effet de la loi pour perception des honoraires pour les procédures judiciaires au moyen de timbres, n'avaient pas rendu compte des honoraires reçus sur les dites procédures ; avec un état indiquant pendant quel espace de temps les dits honoraires sont restés entre leurs mains sans qu'il en fut rendu compte.
- No. 18... **ESTIMÉS** :—Estimés de la province du Canada, pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1866.
- No. 19... **BONS TEMPLIERS** :—Du Grand Temple de l'Ordre Indépendant des Bons Templiers du Canada. [*Pas imprimé.*]
- No. 20... **ST. IGNACE DE MONTRÉAL** :—De la Société St. Ignace de Montréal, jusqu'à août 1863. [*Pas imprimé.*]
- No. 21... **FONDS D'HONORAIRES** :—Etat du, pour l'année expirée le 30 juin 1865.
- No. 22... **DÉPUTÉ-MAÎTRE PRÉPOSÉ A L'ENGAGEMENT DES MATELOTS** :—Correspondance se rattachant à la nomination et salaire du député-maître préposé à l'engagement des matelots, depuis 1860. [*Pas imprimée.*]
- No. 23... **M. LE CONSUL-GÉNÉRAL POTTER** :—Copies des papiers relatifs au discours de M. le consul-général Potter, à Détroit, et de la lettre de M. Wood à M. Potter. [*Pas imprimées.*]
- No. 24... **BUREAU DE POSTE DE IRISH CREEK** :—Copie de la correspondance entre le gouvernement et toutes autres parties relative au changement de nom d'un bureau de poste, dans la division nord de Leeds et Grenville, de Irish Creek à Jasper ; aussi, copie de la correspondance entre le gouvernement et autres parties relative aux annonces des lettres non réclamées dans la division nord de Leeds et Grenville. [*Pas imprimée.*]

- No. 25... FORTIN, PIERRE :—Rapport annuel de Pierre Fortin, écuyer, magistrat stipendiaire pour la protection des pêcheries dans le golfe St. Laurent.
- No. 26... R. POPE, ECR. :—Copies des documents relatifs à la nomination de R. Pope, écrivain, comme agent des mines à St. François de la Beauce. [*Pas imprimés.*]
- No. 27... BUREAU DES MESUREURS DE BOIS :—Copies des documents relatifs au système maintenant suivi ou qui doit être adopté dans le bureau du surintendant des inspecteurs et mesureurs de bois. [*Pas imprimés.*]
- No. 28... EXPOSITION INTERNATIONALE :—Etat détaillé de toutes les dépenses de la commission du Canada à l'exposition internationale tenue cette année à Dublin. [*Pas imprimé.*]
- No. 29... BUREAU D'AGRICULTURE :—Renseignements sur les votes donnés pour les membres du bureau d'agriculture en 1865. [*Pas imprimés.*]
- No. 30... OFFICIERS DE DOUANE :—Etat concernant les affaires de douane dans les districts de Montmagny, Kamouraska, Saguenay et Rimouski. [*Pas imprimé.*]
- No. 31... MARAUDEURS DE ST. ALBAN :—Copies des documents relatifs à l'affaire des maraudeurs de St. Alban, et demandant copie du rapport de F. W. Torrance, écrivain, dans l'affaire de C. J. Coursol, écrivain, juge des sessions de la paix, Montréal. [*Pas imprimés.*]
- No. 32... ST. LAURENT :—Copie du rapport des commissaires chargés de s'enquérir des causes de la perte de navires sur le St. Laurent dans le cours de l'année dernière. [*Pas imprimé.*]
- No. 33... BIENS DES JÉSUITES :—Etat des, conformément à l'acte 16 Viet., chap. 163, sec. 5, (Stat. Ref. du Canada, chap. 33, sec. 29.)
- No. 34... CHEMINS DE COLONISATION :—Etat de tous les deniers dépensés pour les chemins de colonisation dans le district d'Algoma, avec indication des journaux qui ont publié les annonces demandant des soumissions pour les travaux et du nom des soumissionnaires ; aussi, copie de chaque soumission, avec indication du nom de l'entrepreneur ou des entrepreneurs, du montant payé par mille et du coût de chaque pont, s'il en est, du nom du surveillant ou des surveillants de tels chemins, et du montant payé pour leurs services, du nombre de milles achevés et de la moyenne du coût de chaque mille ; aussi, copie de tous les rapports faits par les surintendants ou ingénieurs. [*Pas imprimé.*]
- LOCATIONS MINIÈRES :—Etat indiquant les divers octrois et ventes de terres qui ont été faits dans le district d'Algoma, pour des fins minières ou d'établissement, avec la description de ces terres et le prix exigé par acre en chaque cas ; aussi, un état indiquant la quantité et localité des terres sur lesquelles se font des exploitations minières ; aussi, copie de tous les arrêts du conseil concernant la vente des terrains et les exploitations minières dans le district d'Algoma. [*Pas imprimé.*]
- No. 35... MAÎTRE DE POSTE AUX CHUTES DE ROXTON :—Correspondance relative à la nomination d'un maître de poste aux Chutes de Roxton, dans le comté de Shefford. [*Pas imprimée.*]

MATIERES DU VOLUME No. 2.

- No. 36... **RAPPORTS MUNICIPAUX** :—Pour le Haut et Bas-Canada, pour 1864.
- No. 37... **PORTS FRANCS** :—Copies des documents relatifs aux
 ————Rapports des inspecteurs des ports francs de Gaspé et du Sault
 Sté. Marie.
- No. 38... **COMPTES PUBLICS DU CANADA** :—Pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1865.
- No. 39... **COMMERCE ET DE LA NAVIGATION, CANADA** :—Tableaux du, pour l'année fiscale
 expirée le 30 juin 1865.
- No. 40... **BONS DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC** :—Correspondance entre le ministre
 des finances et les agents provinciaux en Angleterre, au sujet de la remise
 des bons du chemin de fer Grand Tronc. [*Pas imprimée.*]
- No. 41... **EXÉCUTIONS DES SHÉRIFS** :—Etat préparé par les shérifs du Haut-Canada, des
 exécutions placées en leurs mains, dans le cours des douze derniers mois, à
 l'égard desquelles une commission a été exigée, bien que les ventes n'aient
 pas eu lieu; ainsi que le montant de la commission sur chaque exécution.
 [*Pas imprimé.*]
- No. 42... **ANNONCES DES SHÉRIFS** :—Etat préparé par les shérifs du Haut-Canada, des
 montants à eux respectivement payés sur chaque lot ou lopin de terre
 annoncé comme devant être vendu pour arrérages de taxes, pour les frais
 d'annonce de chaque vente dans le cours de l'an dernier. [*Pas imprimé.*]
- No. 43.*f.* **BAUX DE PÊCHE** :—Etat de tous les baux accordés par le département des
 terres de la couronne pour des fins de pêcheries, avec les dates et conditions
 de tels baux, indiquant ceux qui ont rempli les conditions de leurs baux,
 ainsi que ceux qui ne l'ont pas; aussi, un état du nombre de rets fixes et
 à fascines et autres engins de pêche pour prendre le poisson existant dans la
 province, autorisé par le département des terres de la couronne.



(No. 1.)

É T A T

DES

BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES,

DE CERTAINS DISTRICTS,

POUR L'ANNÉE 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, cet état n'est pas imprimé.]

(No. 2.)

RAPPORT

DU COLLEGE DE L'UNIVERSITÉ DE TORONTO,

POUR L'ANNÉE 1864.

A Son Excellence le Très-Honorable Vicomte MONCK, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :—

Le conseil du collège a l'honneur de présenter son rapport annuel pour 1864.

I.—DIGNATAIRES :

Visiteur.

Son Excellence le Très-Honorable Vicomte Lord Monck, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.

Président.

Le Rév. John McCaul, L.L.D.

Professeurs, etc.

Le rév. John McCaul, L.L.D., professeur de littérature classique, de logique et de rhétorique
 Le rév. James Beaven, D.D., professeur de métaphysique et d'éthique.
 H. H. Croft, D.C.L., professeur de chimie et de philosophie expérimentale.
 George Buckland, écuyer, professeur de théorie et pratique de l'agriculture.
 J. B. Cherriman, M.A., professeur de philosophie naturelle.
 Daniel Wilson, L.L.D., professeur d'histoire et de littérature anglaise.
 Rév. Wm. Hicks, F.L.S., professeur d'histoire naturelle.
 E. J. Chapman, Phil. D., professeur de minéralogie et géologie.
 James Forneri, L.L.D., professeur de langues modernes.
 G. T. Kingston, M.A., professeur de météorologie et directeur de l'observatoire magnétique.
 J. M. Hirschfelder, écr., professeur des langues orientales.

Économe.

David Buchan, écuyer.

Le professeur Cheriman est chargé aussi du département des mathématiques et est auditeur du collège.

Au commencement de cette année, le Dr. Wickson, qui remplissait efficacement les devoirs de répétiteur et de régistrateur depuis huit ans, accepta la charge de recteur de l'école de grammaire de Toronto. Des nominations temporaires ont été faites aux charges ainsi laissées vacantes.

II.—GRADUÉS :

Depuis 1854, l'Université de Toronto a conféré les degrés suivants aux élèves de ce collège :—

M.D., 2 ; M.A., 44 ; L.L.B., 7 ; M.B., 7 ; B.A., 75.

Le nombre total des gradués est de 135.

III.—ÉLÈVES :

Le nombre total de ceux qui ont suivi les cours de l'année dernière est de 240 ; sur ce nombre, 177 ont été immatriculés, et 63 ne l'ont pas été. Sur les élèves immatriculés, 133 l'ont été dans la faculté des arts, 43 dans la faculté de médecine, et un dans la faculté de droit. Sur les 63 qui n'ont pas été immatriculés, 19 ont suivi deux cours ou plus, et 44 n'ont suivi qu'un seul cours.

Le tableau suivant indique les croyances religieuses des élèves immatriculés :—

Anglicans	58
Presbytériens du Canada	55
Méthodistes	20
Eglise d'Écosse	17
Catholiques Romains	7
Baptistes	4
Congrégationalistes	4
Unitariens	1
Universalistes	1
Protestants	3
Non-classés	7

IV.—COURS D'ÉTUDES :

Aucun changement n'a été fait dans les cours cette année, mais l'année prochaine ils seront modifiés conformément aux statuts passés dernièrement par l'Université de Toronto.

RAPPORT du SÉNAT, pour l'année 1864.

A Son Excellence le Très-Honorable Charles Stanley, Vicomte Monck, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.

Les Chancelier, Vice-Chancelier et Sénat de l'Université de Toronto, ont l'honneur de vous présenter leur rapport annuel pour l'année 1864, comme suit :—

1. Dans la faculté de droit, le nombre des élèves qui ont subi les examens requis durant l'année est comme suit :—

Examen d'immatriculation.....	8
“ de première année.....	3
“ seconde “.....	3
“ troisième “.....	3
“ pour le degré de bachelier ès loi.....	8
Total.....	25

2. Dans la faculté de médecine, le nombre des élèves qui ont subi les examens requis durant l'année est comme suit :—

Examen d'immatriculation.....	21
“ de première année.....	4
“ seconde “.....	6
“ troisième “.....	3
“ pour le degré de bachelier ès médecine.....	19
“ primaire.....	2
Total.....	55

En sus de quoi le degré de docteur en médecine a été conféré à deux personnes ayant les qualités requises et qui s'étaient conformées aux dispositions du statut.

3. Dans la faculté des arts, le nombre des élèves qui ont subi les examens requis durant l'année est comme suit :—

Examen d'immatriculation.....	41
“ de première année.....	21
“ seconde “.....	23
“ troisième “.....	20
“ pour le degré de bachelier ès arts.....	22
Total.....	127

En sus de quoi le degré de maître ès arts a été conféré à neuf personnes ayant les qualités requises et qui s'étaient conformées aux dispositions du statut.

4. Le nombre total des élèves examinés durant l'année a été de 207, et soixante degrés ont été conférés dans des différentes facultés.

5. Trente bourses ont été accordées durant l'année.

6. En comparant ce rapport avec celui de l'année précédente, l'on verra qu'il n'y a eu qu'une légère variation dans le nombre des élèves qui ont été admis à l'examen. Le nombre total a été de 209 pour 1863, et de 207 pour 1864, et leur répartition entre les différentes facultés est à peu près la même.

7. Il a été préparé, durant l'année, une série amendée de sujets d'examen dans les différentes facultés, et les statuts qui l'incorporent ont été présentés à l'approbation de Votre Excellence. Cette série amendée a été le résultat d'une considération sérieuse de la part de ceux des messieurs du Sénat qui étaient particulièrement au fait des différents sujets, et les changements et amendements ont été tels que l'on espère en voir accroître l'utilité de l'Université et rendre tout autre changement inutile pendant longtemps encore.

8. L'Université remplit chaque année les importantes fonctions pour lesquelles elle a été fondée, et le Sénat a toute raison de croire que la population du Haut-Canada apprécie pleinement les grands avantages qu'elle procure à la société.

Le tout respectueusement soumis.

Contresigné,

THOMAS MOSS,
Régistrateur.

(Sceau de Corporation),

JOS. C. MORRISON,
Chancelier.

Vraie copie,

THOMAS MOSS,
Régistrateur.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE DE TORONTO.

RAPPORT au Comité de l'Observatoire de l'Université de Toronto, pour l'année 1864.

Les dispositions générales de l'Observatoire sont toujours les mêmes que les années précédentes.

Aucun changement n'a été apporté dans le temps et la manière de prendre les observations.

La réduction des observations est très avancée, et sera terminée jusqu'à la fin de l'année dans quelques semaines.

Dans le cours de l'année qui vient de se terminer, il a été publié deux volumes contenant les résultats des observations météorologiques. Trois cents exemplaires du plus gros de ces volumes, contenant 164 pages et donnant les résultats des six années 1854-59, ont été imprimés et reliés en demi-relieuse par MM. Lovell et Gibson, au prix de \$627.35. Un nombre égal d'exemplaires de l'autre volume, contenant 110 pages et les résultats des trois années 1860-62, ont été imprimés et demi-reliés par MM. Chewett, pour la somme de \$467.50.

Entre 40 et 50 exemplaires de chacun des volumes météorologiques, ainsi que du volume des extraits magnétiques, ont été distribués en Canada.

Grâce à l'aide libérale du général Sabine, président de la Société Royale de Londres, un grand nombre d'exemplaires de chacun de ces trois volumes ont été présentés ou sont en voie de transmission à différentes institutions et à des particuliers dans la Grande-Bretagne et l'Irlande, sur le continent d'Europe et dans d'autres parties du monde.

J'ai aussi les plus grandes obligations au professeur Henry, secrétaire de la *Smithsonian Institution* de Washington, pour son aide à me faire distribuer plusieurs exemplaires de ces volumes aux Etats Unis, au Brésil et dans l'Amérique Espagnole.

Il n'a été fait aucune augmentation importante à la bibliothèque dans le cours de cette année, à part la série ordinaire de quelques volumes d'observations offerts à l'Observatoire.

Il n'a rien été ajouté au mobilier ; mais l'on a jugé nécessaire de renouveler la couche de peinture à l'extérieur de la bâtisse.

Le personnel des observateurs, composé de MM. Walker, Menzies et Stewart, reste le même, et M. Davidson a été employé, comme à l'ordinaire, en qualité de calculateur et d'observateur-adjoint.

L'on verra par l'état ci-joint des dépenses de l'année qu'en conséquence des frais extraordinaires de l'impression des deux volumes d'observations météorologiques, s'élevant à la somme de \$1,094.85, les déboursés ont excédé de \$482.66 l'octroi parlementaire. Mais comme la balance à la fin de 1863 était de \$1,334.82, il reste encore une balance de \$852.16 en faveur de l'Observatoire, et disponible pour les futurs besoins.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé),

G. T. KINGSTON.

29 décembre 1864.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE, TORONTO.

DÉPENSES durant l'année 1864.

Traitement—	\$	c.	\$	c.
Directeur	1360	00		
Trois observateurs à \$480.....	1440	00		
Calculateur	480	00		
Messenger	240	00		
			3520	00
Allocations—Combustible pour trois observateurs et le messenger, à \$60			240	00
Instruments achetés ou réparés.....			0	00
Papeterie			45	27
Livres			5	00
Matériel de photographie, non-compris l'huile de charbon.....			5	68
Huile de charbon pour lampes photographiques et l'éclairage ordinaire.....			53	09
Chandelles, savon, etc.			17	65
Combustible—				
Bois de corde.....	123	75		
Charbon.....	23	25		
			147	00
Frais de port.....			5	34
Frais de port de paquets.....			44	68
Lavage			12	00
Ferronnerie			7	45
Bois de construction			6	50
Main-d'œuvre			0	40
Ramonage des cheminées.....			1	70
Réparations et additions aux édifices.....			46	89
Nettoyer les fosses d'aisance.....			25	00
Divers.....			4	16
Impression et reliure de 300 exemplaires des extraits des observations météorologiques de 1854 à 1859.....			627	35
do do do do 1860 à 1862.....			467	50
Total des dépenses de 1864.....			\$5282	66

COMPTE du salaire et des frais de route payés aux juges de comté, juges puînés, juges suppléants et recorders du Haut-Canada; aussi, du montant de deniers du fonds d'honoraires perçus des cours de comté, Surrogate et de division, et de tous les salaires ou allocations payés sur le fonds d'honoraires à toute autre personne ou personnes que les juges de comté ou juges suppléants, à compter du 1er juillet 1863 au 30 juin 1864.

Comtés.	No. de divisions.	SALAIRES.			MONTANT PERÇU POUR LE FONDS D'HONORAIRES.				Observations.	
		Salaires.	Frais de route.	Total.	Cour de comté.	Surrogate.	Division.	Total.		
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Brant	6	2600 00	200 00	2800 00	325 40	107 00	770 50	1202 90	190 09	Juges puînés. Juges de comté et personnes qu'aux salaires et allocations.
Carleton	7	2200 00	200 00	2400 00	594 95	95 00	1674 19	2364 14	254 50	Recorder. Juge suppléant, de 14 au 18 mars 1864.
		1000 00		1000 00						
		75 00		75 00						
Elgin	5	2600 00	200 00	2800 00	115 70	64 50	509 82	690 02	150 90	
Essex	7	1800 00	200 00	2000 00	101 00	34 50	451 47	586 97	187 74	
Frontenac, Lennox et Addington	12	2500 00	200 00	2700 00	758 65	146 10	2394 89	3300 04	395 82	
		1000 00		1000 00						
Grey	7	2600 00	200 00	2800 00	95 70	37 00	954 58	1087 28	189 99	Recorder.
Haldimand	6	1800 00	200 00	2000 00	65 10	47 50	510 89	623 49	166 89	
Halt	6	1800 00	200 00	2000 00	109 60	116 50	615 44	841 54	175 65	
Hastings	11	2600 00	200 00	2800 00	911 00	109 00	1410 50	2430 50	319 64	
Huron et Bruce	12	2400 00	200 00	2600 00	304 20	110 00	2431 54	2845 74	379 82	
Kent	6	2200 00	200 00	2400 00	166 65	48 50	675 57	890 72	171 57	
Lambton	8	1800 00	200 00	2000 00	208 80	20 60	526 40	755 20	187 02	
Lanark et Renfrew	11	2200 00	200 00	2400 00	236 20	57 00	1918 14	2241 34	308 97	
Leeds et Grenville	12	2600 00	200 00	2800 00	476 15	92 00	1938 40	2306 55	347 74	
Lincoln	7	2200 00	200 00	2400 00	321 55	80 50	868 83	1366 88	210 41	
Midlesex	8	2600 00	200 00	2800 00	400 90	152 00	1270 23	1883 13	310 23	Recorder.
		1000 00		1000 00						
Norfolk	8	1800 00	200 00	2000 00	141 55	65 00	988 74	1196 29	220 90	
Northumberland et Durham	12	2600 00	200 00	2800 00	684 95	121 50	2759 93	3566 38	384 01	Juge puîné.
		2000 00		2000 00						

* Ce compte comprend les frais de perception, la commission de 4 pour cent au procureur de comté, l'honoraire des greffiers pour leurs rapports, la fourniture de sceaux pour les cours, etc.

COMPTE du salaire et des frais de route payés aux juges de comté, juges puînés, juges suppléants et recorders du Haut-Canada.—*Suite.*

COMPTES.	No. de divisions.	SALAIRES.			MONTANT PERÇU POUR LE FONDS D'HONORAIRES.				Observations.	
		Salaires.	Frais de route.	Total.	Cour de comté.	Surrogate.	Division.			Total.
							\$	c.			$	c.
Ontario.....	6	2600 00	200 00	2800 00	273 65	120 50	2080 79	2474 64	243 69	
Oxford	6	2600 00	200 00	2800 00	186 80	100 00	1242 96	1529 76	192 56	
Perth	6	2000 00	200 00	2200 00	146 65	73 00	1290 06	1509 71	221 20	
Peterborough	5	2200 00	200 00	2400 00	400 5	30 50	875 96	1306 71	151 23	
Prescott et Russell.....	8	2000 00	200 00	2200 00	132 05	26 50	544 31	702 86	197 14	
Prince Edouard.....	8	1800 00	200 00	2000 00	281 60	45 00	779 67	1107 27	223 49	
Simcoe	8	2600 00	200 00	2800 00	355 40	148 50	2420 37	2924 17	295 95	
Stromont, Dundas et Glengarry.....	12	2600 00	200 00	2800 00	719 07	32 00	1354 98	2106 05	377 14	
Victoria	6	1800 00	200 00	2000 00	284 17	26 50	1465 52	1778 19	219 72	
Waterloo	7	2600 00	200 00	2800 00	218 30	115 50	893 72	1227 52	190 88	
Welland	5	1800 00	200 00	2000 00	96 15	175 50	436 27	707 82	159 28	
Wellington.....	10	2600 00	200 00	2800 00	398 60	139 50	2493 50	3031 60	342 94	
Wentworth	8	2600 00	200 00	2800 00	672 05	205 50	1640 20	2517 75	273 54	
York et Peel.....	12	1000 00	200 00	1200 00	237 50	522 10	4442 87	7302 47	483 75	Recorder.
		2600 00	200 00	2800 00						Juge puîné.
		2800 00		2800 00						Recorder et juge, Ire division.
Total.....	238	84175 00	6400 00	90575 00	12580 29	3272 60	44751 14	60604 03	8093 93	

* Ce compte comprend les frais de perception, la commission de 4 pour cent au procureur de comté, l'honoraire des greffiers pour leurs rapports, la fourniture de sceaux pour les cours, etc.

W. WM. DICKINSON,
S. I. G.

Bureau de l'Inspecteur-Général,
Québec, 14 février 1865.

(No. 5.)

RAPPORT

Du Surintendant en Chef de l'Education du Haut-Canada, pour l'année
1864.

~~~~~  
(No. 6.)

## ETAT

Des Bons et Obligations enregistrés entre le 19<sup>e</sup> jour de janvier et la 8<sup>e</sup>  
jour d'août 1865.

~~~~~  
*[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, les
documents ci-dessus ne sont pas imprimés.]*

RÉPONSE

A une Adresse de l'Honorable Assemblée Législative, en date du 14 Août 1865, demandant Copies de tous les Documents se rattachant au Subside Postal aux compagnies de chemins de fer Grand Tronc et autres,

Par ordre,

WM. McDOUGALL,

Secrétaire.

SECRETARIAT,

23 Août, 1865.

CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA,
Québec, 3 juillet 1865.

MONSIEUR,—A l'égard des négociations qui ont eu lieu à la suite du rapport de la commission postale et de votre rapport à ce sujet à Son Excellence le gouverneur-général en conseil, daté du sept avril 1865, et surtout des discussions que nous avons eues dernièrement à propos du service postal futur que devait faire cette compagnie, et du paiement qu'elle devait recevoir du département des postes pour ce service, en vertu d'un contrat que vous avez, je crois, l'intention de passer pour un certain nombre d'années, — j'ai l'honneur de vous exposer que, bien que je ne puisse admettre la justice de cette recommandation des commissaires qui propose d'accorder un taux de paiement moindre par mille (savoir : 8 centins,) aux courtes lignes qu'aux grands chemins de fer, (savoir : 9 centins au Grand Occidental, et 10 centins au Grand Tronc,) et tout en vous faisant respectivement remarquer que cette proposition est tout-à-fait contraire à la pratique établie des chemins de fer, qui partout et pour toute espèce de service attribue un coût moindre et des prix plus bas proportionnellement pour les longs transports que pour les plus courts,—cependant, comme je veux rencontrer votre désir que le service futur et le taux de paiement soient exactement définis et déterminés, et désespérant d'obtenir un redressement immédiat de la recommandation de la commission postale mentionnée ci-dessus, je suis prêt, au nom de cette compagnie, à accéder à vos propositions que, après nos récentes discussions, je comprends être comme suit :

1. Qu'il sera passé un contrat pour le service de la malle que devra faire cette compagnie sur toute sa ligne entre Toronto et Collingwood, y compris les embranchements de Bell Ewart et de Barrie, la longueur de ligne étant, pour le service d'été. (soit 209 jours) de 97½ milles, y compris les deux embranchements, et pour le service d'hiver (soit 104 jours) de 95½ milles, non compris l'embranchement de Bell Ewart, la navigation du lac Simcoe étant fermée, et que ce contrat sera fait pour une période de quatre ans, à dater du 1er juillet 1865.

2. Que ce contrat stipulera un double service quotidien sur toute la ligne par trains de voyageurs, c'est-à-dire, par deux trains de voyageurs quotidiens avec malle-poste, en chaque sens, partant et arrivant le matin et le soir à chaque extrémité de la ligne.

3. Que ces trains arrêteront aux stations indiquées par le département des postes.

4. Que le département des postes aura le droit de se servir de tout autre train de voyageurs qui pourra être expédié par la compagnie pendant la durée de ce contrat ; et que la compagnie placera un char-poste sur chacun de ces trains de voyageurs, si elle en est requise par le département.

5. Que le compartiment de la malle-poste devra, lorsque le département des postes en ordonnera ainsi, se composer d'un espace de seize pieds de longueur par toute la largeur du char, et devra être installé d'après une spécification qui sera fournie par le département, et confortablement chauffé et éclairé.

6. Que les employés de la poste, voyageant pour affaires du département, seront, lorsqu'ils auront des "billets de passage" signés par le maître-général des postes, le sous-maître-général des postes, ou l'inspecteur des bureaux de poste du district, transportés gratuitement dans le compartiment de la malle-poste ; et les billets de passage annuels gratuits seront donnés aux principaux officiers du département comme ci-devant.

7. Que lorsqu'il sera nécessaire de faire correspondance directe avec des trains de malle sur d'autres lignes de chemins de fer, le département des postes aura le droit de régler les heures d'arrivée et de départ des trains de malle réguliers établis par le présent, dans les limites d'une heure.

8. Que dans le cas où la compagnie désirerait réduire le service d'hiver en remplaçant le second train de voyageurs avec malle-poste par un train "mixte," alors le taux payable par le département des postes pour ce second service par train mixte sera réduit à l'équivalent de six centins par mille de parcours de ce train ; et le tableau des heures de départ qui gouvernera la marche de ce train mixte sera sujet à l'approbation du département ; mais nulle réduction de service ou du taux ne pourra avoir lieu dans d'autres mois que les mois de décembre, janvier, février et mars de chaque année.

9. Le prix qui devra être payé pour le double service ci-dessus décrit, par trains de voyageurs, sera l'équivalent de huit centins par mille de parcours de ces trains, ou \$9,674 par année pour le service complet, sujet à la réduction stipulée par la 8e clause.

10. Les comptes seront faits trimestriellement par le département des postes, aux époques trimestrielles du département.

Relativement à cette clause du rapport de la commission postale qui recommande que le taux de \$50.08 par mille de chemin, par année, soit accordé à cette compagnie à partir du 18 septembre 1858, j'ai l'honneur de dire qu'en faisant le compte jusqu'au 1er juillet courant, la somme de \$12,968.08 paraîtrait être due en liquidation de toutes réclamations de cette compagnie jusqu'à cette date, et je vous prie en conséquence de vouloir bien faire porter cette somme au crédit de la compagnie, dans son compte d'intérêt avec le gouvernement.

(Signé,)

FRED. CUMBERLAND,

Directeur-Gérant, C. F. N. C.

L'hon. Maître-Général des Postes, Québec.

Copie d'un rapport de Comité de l'Honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 13 juillet 1865.

Sur un mémoire de l'honorable Maître-Général des Postes, soumettant une communication de Frederick Cumberland, écuier, directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer du Nord, en date de Québec, 3 juillet 1865, proposant de passer un contrat avec le Département des Postes pour un espace de quatre années, à partir du 1er juillet 1865, pour le transport des malles sur ce chemin de fer, deux fois par jour en chaque sens, par trains de voyageurs, aux termes et conditions exprimés dans cette proposition ; donnant au Département des Postes, outre le double service quotidien, le droit de se servir de tous les autres trains de voyageurs, ainsi que d'autres avantages et stipulations favorables au service des malles ; la compensation devant être fixée au taux de huit centins par mille de parcours, tel que recommandé par la commission postale, équivalant à \$9,674 par année pour le double service.

Que ce chemin traverse une importante partie du pays, et transporte des malles considérables et précieuses. La longueur de la ligne principale de Toronto à Collingwood est de 94 milles, et il y a de petits prolongements ou embranchements qui conduisent à Barrie et à Bell Ewart, que M. Cumberland compte comme équivalant à 3¼ milles.

M. Cumberland, à propos de la recommandation de la Commission Postale que les prix qu'elle désigne devraient, dans le cas du chemin de fer du Nord, être accordés à partir de septembre 1858, joint à sa communication un calcul du montant des arrérages qui seraient dus de cette manière au chemin de fer du Nord, jusqu'au 30 juin 1865, savoir : \$12,968.08, qui paraît être exact, et propose que cette somme soit portée au crédit de la Compagnie dans son compte d'intérêt avec le gouvernement.

Regardant ces arrangements comme étant un règlement satisfaisant des relations qui doivent exister entre ce chemin de fer et le Département des Postes, le Maître-Général des Postes désire les recommander à l'approbation de Votre Excellence en Conseil.

Le comité s'accorde avec le Maître-Général des Postes à recommander les arrangements ci-dessus proposés à la sanction de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. H. LEE, G. C. E.

Copie d'un rapport de Comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 21 août 1865.

Le comité a pris en considération le rapport ci-annexé, 21 août 1865, de l'honorable Maître-Général des Postes, soumettant à l'approbation de Votre Excellence le mémoire d'un arrangement, 16 août 1865, conclu entre lui et M. Swinyard, agissant au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, sur lequel l'on propose de baser un contrat pour l'accomplissement du service postal par cette compagnie—et demandant l'autorisation de conclure un contrat avec elle, conformément aux conditions du dit mémoire d'arrangement, lequel, avec le dit rapport, se trouve ci-annexé.

Le comité recommande qu'autorisation soit donnée à l'honorable Maître-Général des Postes de passer un contrat avec la dite compagnie, conformément aux conditions de l'arrangement arrêté entre lui et M. Swinyard, et détaillées dans le mémoire soumis.

Pour copie conforme,

W. H. LEE, G. C. E.

DÉPARTEMENT DES POSTES,

Québec, 21 août 1865.

Le Maître-Général des Postes a l'honneur de soumettre respectueusement à Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil que, en vertu de l'autorisation conférée par l'arrêt du Conseil du 8 avril dernier, il s'est entendu sur les conditions d'un contrat avec la compagnie du chemin de fer Grand Occidental pour le transport des malles sur son chemin de fer, pendant la période ordinaire de quatre ans, à partir du 1er septembre 1865, y compris un règlement des réclamations formulées par cette compagnie pour le service postal accompli par elle entre les mois d'octobre 1858 et de septembre 1865, le tout tel qu'exprimé dans le mémoire d'arrangement ci-joint, daté de Québec 16 août 1865, et signé par M. Swinyard au nom de la compagnie.

Cet arrangement est basé sur les recommandations de la commission postale à l'égard de ce chemin de fer, tant pour l'avenir que pour le passé.

Le service stipulé par le nouveau contrat, de même que par le contrat passé avec le Grand Tronc, comprendra, outre un service spécifique complet, le droit à l'usage de tous les trains de voyageurs pour le transport des malles, un genre de chars-poste supérieurs, et donnera aussi au département des postes un certain contrôle sur l'échange des malles à telles stations du chemin qui conviendront au département.

Le service accessoire, tel que devant être accompli en vertu de la classification et des règlements du département des postes, sera fait par la compagnie.

Le prix qui devra être payé, à partir du 1er septembre 1865, sera de \$124 par mille de chemin de fer par année, pour le service complet, lequel—le service accessoire équivalent, d'après ce qu'il coûte aujourd'hui au département, à \$20 par mille par année,—portera à \$104 par mille de chemin de fer par année le prix du paiement du service des trains.

Pour l'époque antérieure à septembre 1865, jusqu'en octobre 1858, date du dernier règlement de comptes de consentement mutuel, la rémunération convenue devra être de \$100 par mille de chemin de fer par année, ce qui correspond à la somme demandée d'abord par le Grand Occidental, et accordée par le gouvernement jusqu'en octobre 1858, et n'excèdera pas celle que les Commissaires recommandaient d'accorder en règlement de toute réclamation équitable de la compagnie pour le service postal des sept dernières années.

La somme formée par les arrérages dus jusqu'à septembre 1865, sera appliquée à la réduction de la dette du Grand Occidental envers la province.

Croyant que cet arrangement comprend tous les principaux points d'un règlement satisfaisant à l'égard de ce chemin de fer, le soussigné demande l'autorisation de passer un contrat avec la compagnie du chemin de fer Grand Occidental conformément aux conditions énoncées dans le mémoire d'arrangement ci-annexé.

Le tout néanmoins respectueusement soumis.

(Signé,)

W. P. HOWLAND,
Maître-Général des Postes.

Mémoire d'un arrangement arrêté entre le Maître-Général des Postes et M. Swinyard, agissant au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental.

1. La compagnie du chemin de fer Grand Occidental passera un contrat pour une période de quatre ans, à dater du 1er septembre 1864, pour l'accomplissement du service postal comme suit (dimanches exceptés) :—

Un triple service quotidien en chaque sens, avec char-poste, entre Toronto et Hamilton ;
Un double service quotidien en chaque sens, avec char-poste, entre Clifton et Windsor ;

Un simple service quotidien en chaque sens, avec char-poste, entre London et Sarnia ;
Un double service quotidien en chaque sens, avec char-poste, entre Guelph et Harrisburg.

2. Sur tous les embranchements, il y aura au moins un train par jour en chaque sens, exceptés les dimanches, arrêtant à toutes les stations.

3. En sus de ce que dessus, le département des postes aura le droit de se servir de tout autre train de voyageurs qui pourra être expédié par la compagnie pendant la durée du contrat ; et la compagnie devra placer un char-poste sur chaque train, si elle en est requise par le département.

4. Les trains omnibus ou locaux de la compagnie, par lesquels il pourra être expédié des sacs de malle, arrêteront à telles stations, pour les besoins de la malle, qui seront indiquées par le département.

Le service sera accompli de manière à donner au moins une livraison et un échange de malles en chaque sens, tous les jours excepté les dimanches, à chaque station de la ligne, et les malles seront échangées et livrées à toutes les stations auxquelles des trains pourront arrêter.

5. Le compartiment de la malle-poste devra se composer d'un espace de seize pieds de longueur par toute la largeur du char, et devra être installé d'après une spécification qui sera fournie par le département, et confortablement chauffé et éclairé.

6. Les employés de la poste seront transportés gratuitement dans le compartiment de la malle-poste, et des billets de passage gratuit seront donnés comme ci-devant.

7. Le service accessoire, tel que spécifié dans le mémoire fourni par le département des postes, sera fait par la compagnie, y compris le transport des malles entre toutes les stations, terminales ou autres, et les différents bureaux de poste indiqués, et devra être fait conformément à la classification et aux règlements actuels du département, à moins qu'ils ne soient modifiés par l'ordre de maître-général des postes.

8. Le prix qui sera payé pour le service ci dessus décrit sera au taux de cent vingt-quatre piastres par mille de chemin de fer par année, sur une longueur de chemin de fer de 356¼ milles, calculée comme suit, sur laquelle est basé cet arrangement, savoir :—

	MILLES.
De Toronto à Hamilton.....	39
De Clifton à Windsor.....	229
De London à Sarnia.....	61½
De Guelph à Harrisburg.....	27½

356¼

9. Les paiements auront lieu trimestriellement, aux époques trimestrielles du département des postes.

10. Comme règlement de toutes réclamations faites par la compagnie du chemin de fer Grand Occidental pour services passés jusqu'à la date de ce contrat du 1er septembre 1865, un paiement au taux de cent piastres par mille de chemin de fer par année lui sera alloué par le département des postes.

11. Toute somme qui reviendra à la compagnie en vertu de ce règlement sera appliquée au paiement de sa dette envers le gouvernement.

(Signé.)

WM. P. HOWLAND, M. G. P.

THOS. SWINYARD, Chemin de fer Grand Occidental.

Québec, 6 août 1867.

RAPPORT

DES

COMMISSAIRES

DU

SERVICE POSTAL PAR CHEMINS DE FER.

PRÉSENTÉ AUX DEUX CHAMBRES DU PARLEMENT PAR ORDRE
DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE SPARKS.

1866.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGES
RAPPORT.....	5
PROCÈS-VERBAUX.....	12
APPENDICE NO. 1.	
Factum de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada	45
“ “ du chemin de fer Grand Occidental	81
“ “ du chemin de fer du Nord du Canada.....	83
“ “ du chemin de fer Brockville et Ottawa.....	91
“ “ du chemin de fer Port Hope et Lindsay, et chemin de fer Peterboro' et Port Hope.....	95
“ “ des chemins de fer de Montréal et Champlain, de Buffalo et Lac Huron, d'Ottawa et Prescott.....	98
“ “ du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly....	99
“ “ du chemin de fer de London et Port Stanley.....	100
“ “ d'embranchement de chemin de fer de Montréal et Vermont	100
Mémoire de l'assistant maître-général des postes.	101
Département des postes.....	113
APPENDICE NO. 2.	
Témoignage de C. J. Brydges, écuyer.....	118-149, 235-238
“ Hon. J. S. Macdonald.....	149-157
“ W. H. Griffin, écuyer	157-167, 188-193, 210-216, 243
“ Hon. M. Cameron	167-170
“ T. Swinyard, écuyer.....	170-176, 180-188
“ W. Shanly, écuyer.....	176-180, 222-226
“ A. Brunel, écuyer.....	193-200, 216-222, 226-234
“ F. Cumberland, écuyer.....	238-239

R A P P O R T .

A SON EXCELLENCE LE TRES-HONORABLE CHARLES STANLEY, VICOMTE
MONCK, GOUVERNEUR-GÉNÉRAL DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU
NORD, ETC., ETC., ETC.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,

Les Commissaires chargés de s'enquérir du prix qui doit être payé pour le service postal par chemin de fer prennent la liberté de soumettre à Votre Excellence leur rapport, ainsi que les procès-verbaux de leurs délibérations, auxquels sont annexées les réclamations faites au nom de diverses compagnies de chemin de fer, les réponses à ces réclamations par le sous-maître général des postes, et les témoignages entendus par la commission.

Les Commissaires étaient chargés de s'enquérir : —

1o. De la suffisance du prix établi pour le service postal par voie ferrée, depuis un arrêt du Conseil Exécutif en date du 18 septembre 1858, jusqu'au 12^{me} jour d'août 1863, date d'un arrêt du dit Conseil rendu à l'égard du Chemin de Fer Grand-Tronc et de toutes voies ferrées dont les compagnies ont pu protester contre l'insuffisance du prix accordé par l'arrêt de 1858 ;

2o. De la suffisance du prix accordé par le dit arrêt du Conseil du 12 août 1863, à venir jusqu'au 14 novembre 1864, et

3o. Du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans, à compter du 14 novembre 1864, pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial avec des arrangements pour un service accessoire, ou avec tous autres changements exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public.

Dans sa réponse au sujet de la réclamation soumise aux Commissaires par la compagnie du Chemin de Fer Grand-Tronc, le sous-maître général des postes s'exprime ainsi : "Le prix du voiturage des malles devrait être établi dans la forme d'un tarif de tant par mille, pour l'espace réservé et nécessaire au bureau de poste sur les trains ordinaires de voyageurs, le taux devant être fixé pour un espace spécifié, c'est-à-dire de tant de pieds sur la longueur du char et sur toute sa largeur, avec cette disposition que si le bureau de poste prend plus ou moins que cet espace le taux augmentera ou diminuera en proportion.

"De même que par le décret du conseil de septembre 1858, qui, sous ce rapport, reste en force pour toutes les voies ferrées, le tarif, pour être explicite, devrait contenir une stipulation pour le paiement d'un certain prix par 100 livres par mille pour les sacs de malle expédiés sous les soins des serviteurs d'une compagnie de chemin de fer comme bagage ordinaire, et sans espace spécial réservé pour eux.

"Quant à ce qui est dénommé service accessoire, c'est-à-dire le transport des malles en diligence, à cheval ou à pied entre les stations de chemin de fer et les bureaux de poste avoisinants, le département n'est pas d'avis de le confier aux chemins de fer ; il préfère en garder la surveillance directe, de même que celle du service ordinaire du transport des malles donné à l'entreprise."

Le langage de la commission prêtant à l'ambiguïté et le mémoire du sous-maître général des postes paraissant différer des vues du gouvernement exprimées par l'arrêt du 12 août 1863, les Commissaires crurent à propos de demander des instructions au maître général des postes, et à cet effet, ils lui firent écrire en date du 11 février 1865, le priant de leur dire si le gouvernement de Sa Majesté voulait qu'ils se bornassent à fixer un prix pour l'usage des trains ordinaires, ou s'il ne désirait pas plutôt qu'ils fixassent un taux pour un service continu, comme l'avait fait l'arrêt du Conseil du mois d'août 1863.

En réponse à cette lettre, les Commissaires reçurent copie d'un rapport du Conseil Exécutif, portant la date du 16 mars 1865, et approuvant un mémoire dans lequel le maître général des postes déclarait que "quant à la description du service postal par voie ferrée pour lequel il avait cru nécessaire qu'une commission en fixât le prix, le département des postes avait fait connaître ses vues aux commissaires à l'aide du mémoire qu'il leur avait fait soumettre par le sous-maître général des postes; que le département adhérerait à ces vues, mais qu'il n'entendait pas recommander au gouvernement de tracer une limite aux commissaires sur aucune décision à l'égard du prix du service postal par voie ferrée."

Ces instructions ne sont pas aussi explicites que les Commissaires pouvaient le désirer, mais voulant agir dans le sens qu'ils supposaient voulu, ils se sont bornés à fixer un taux pour l'usage des trains ordinaires, c'est-à-dire de ceux que la compagnie fait marcher pour ses propres fins.

Les commissaires n'ont négligé aucun soin pour arriver à une juste solution des questions à eux soumises. Ils ont minutieusement consulté tous les renseignements qu'ils ont pu se procurer sur le sujet, ainsi que les témoignages rendus devant eux; mais, par leur nature même, ces questions ne sont pas susceptibles de démonstration; une exacte justice est par conséquent impossible, et la commission n'a nul espoir que ses conclusions seront bien vues de tous. Cependant, comme la législature a laissé à Votre Excellence en conseil le soin de fixer le prix à payer aux Chemins de Fer de cette province pour le service qu'ils feront pour le gouvernement, les Commissaires ont cru de leur devoir de fixer une rémunération libérale pour ce service.

Avant de faire l'énoncé de leurs conclusions, les Commissaires croient utile de faire connaître brièvement sur quoi s'appuient plusieurs compagnies de chemin de fer,—surtout celle du Grand Tronc,—pour faire les réclamations par elles présentées, et qu'en justice ils ne peuvent admettre.

Dans son mémoire soumis au nom de la compagnie du Chemin de Fer Grand Tronc, M. Brydges s'étend au long sur certaines circonstances de la formation de cette compagnie, sur les difficultés qu'a rencontrées la réalisation de l'entreprise, et qu'il invoque comme autant de raisons qui devraient influencer en faveur du prix qu'elle veut obtenir pour le service qu'elle fait pour le gouvernement.

Les commissaires ne pouvaient envisager la question à ce point de vue. Devant ce fait, mais peut-être à tort, ils ont cru devoir s'abstenir de faire entrer en ligne de compte les fortes sommes avancées par le gouvernement canadien à la Compagnie du Chemin de Fer Grand Tronc, et cette dernière considération exclue, il devenait pour eux évident que les faits avancés par M. Brydges ne pouvaient influencer sur la décision qu'ils devaient rendre dans la question qui leur était soumise.

Les hauts prix payés en bien des cas, en Angleterre et en Irlande, sont souvent cités pour justifier les réclamations du Grand Tronc et autres compagnies de chemin de fer de cette province à l'égard du service postal; mais aux yeux des commissaires, cet argument n'est d'aucun poids; dans tous ces cas, les hauts prix indiqués sont pour les convois de malle-poste, c'est-à-dire pour les trains à l'égard desquels le maître général des postes désigne l'heure du départ, le degré de vitesse et les lieux à desservir. Ce fait seul démontre la futilité de tout argument fondé sur le prix payé en Angleterre aux trains à ordre (*notice trains*). Dans plusieurs des cas cités, on fait aussi valoir d'autres raisons, mais il serait trop long de les énumérer ici. Le chemin de fer *Great Southern and Western* est mentionné comme recevant 4s. 6d. sterling par mille, et c'est le plus haut prix payé à aucune voie ferrée de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande, à l'exception, peut-être de la ligne de Chester à Holyhead. M. Brydges attribue au petit nombre de voyageurs le haut prix payé aux lignes irlandaises, et sous ce rapport il pense qu'il y a analogie entre les voies ferrées de l'Irlande et celles du Canada, bien que sous d'autres il soit d'avis que le Grand Tronc a droit à un prix encore plus élevé. Les commissaires ne peuvent adhérer à aucune partie de cet argument. La vérité est que plus est grande la somme du trafic, plus l'intervention doit avoir d'inconvénients, de sorte que le plus haut prix doit être celui payé pour un train à ordre.

Le prix élevé que reçoit le *Great Southern and Western* est simplement dû à ce qu'au temps où la malle-poste de nuit fut établie sur cette ligne, il n'y circulait que des trains du jour; mais, pour satisfaire à la volonté du maître général des postes, il fallut qu'elle restât ouverte de 5 heures de relevé à 9 heures le lendemain matin, fait qui

justifie dans une grande mesure le haut prix accordé. La compagnie *South Western* reçoit bien 3s. 6d. par mille pour le train qui transporte la malle de l'Inde à Londres, à l'arrivée des paquebots à Southampton, mais ce train est exclusivement un convoi de malle-poste et ne porte aucun voyageur. En outre de ces considérations spéciales qui pourraient être multipliées à l'infini, les Commissaires sont convaincus qu'il n'y a aucune parité quelconque entre le service fait en Angleterre et en Irlande, par les convois des malles-poste et celui fait ici par les trains ordinaires que les différentes compagnies font circuler elles-mêmes sans contrôle aucun de la part du département des postes.

Il est dit, cependant, que les prix payés aux Etats-Unis pour le service postal par voie ferrée devraient servir de précédents pour déterminer la juste rémunération qui doit être accordée en cette province, et sous un rapport ils sont un précédent plus sûr que celui des prix payés en Angleterre, parce que dans le premier de ces pays, la règle générale est de faire usage des trains ordinaires des compagnies de chemin de fer, tandis qu'en Angleterre cette règle fait l'exception; mais, d'un autre côté, les prix payés aux Etats Unis varient de \$20—somme que les commissaires croient la moins élevée—à \$375 par mille. cette dernière étant peut-être la plus élevée, et cette grande variété de prix, dont bien des directeurs de postes se sont plaint, ne dépend d'aucun principe arrêté. Si la question en était restée là, l'impossibilité de trouver un précédent dans une si grande variété de prix, variété reconnue par ceux qui sont le plus capables d'en juger comme ne dépendant d'aucun principe arrêté, eût été visible; mais, pour détruire la force de ce fait et démontrer que les prix payés sur les routes les plus importantes des Etats-Unis devraient être accordés à la compagnie du Grand Tronc, M. Brydges dit dans son mémoire qu'aux Etats-Unis les malles de distribution sont *acheminées sur un seul train*, qui arrête à chaque station et distribue les malles sur la route dans un char spécialement installé à cette fin; c'est la seule voiture de distribution qu'il y ait sur aucun des chemins de fer américains; elle ne fait qu'une fois pendant le jour le voyage dans les deux directions, et *c'est pour ce service que l'on paie ce prix.*"

M. Brydges réitère cette assertion dans son témoignage, ainsi qu'on peut le voir à la question 96, et si elle était exacte, il n'y a aucun doute que l'on aurait pu en déduire un argument d'un grand poids; mais son inexactitude est clairement démontrée par M. Griffin, dans sa réponse à la question 319. En outre de cette assertion générale sur la nature du service postal par voie ferrée aux Etats-Unis, des faits concernant plusieurs grands chemins de fer, et à l'égard desquels on a obtenu des témoignages, portent à la même conclusion. En consultant le témoignage de M. Brydges (voir les questions de 100 à 120) on verra qu'il n'avait aucune connaissance exacte du service fait par les principaux chemins de fer des Etats-Unis. Sur information, on a constaté que sur le chemin de fer central de New-York,—route que l'on a beaucoup citée à l'appui de la réclamation—il s'y faisait trois services quotidiens en chaque sens, et un le dimanche. et que la moyenne du poids des malles acheminées chaque jour d'Albany par le char-poste était de 175 lbs. durant la première semaine du présent mois, tandis que par les cinq autres trains, les malles voiturées atteignaient le poids d'au moins 7264 livres. Les faits concernant le service exécuté par les chemins de fer de Washington à Baltimore, de Baltimore à New-York et de Baltimore à Philadelphie sont cités par M. Griffin en réponse à la question 320. "Entre Washington et Baltimore," dit-il, "le département des postes des Etats-Unis porte le service à quatre voyages quotidiens en chaque sens les jours ouvriers, et à deux en chaque sens le dimanche. Entre Baltimore et New-York, il y a trois voyages quotidiens en chaque sens les jours ouvriers, et un le dimanche. De ces services, l'un se fait sur un bureau ambulante de distribution locale par train de jour, lequel occupe un espace d'environ 20 pieds de longueur; un second service se fait sur un char de 47 pieds de long et spécialement affecté au bureau de poste où se fait le triage; les autres services se font à l'aide de sacs mis sous les soins du chemin de fer, mais sans qu'il soit réservé d'espace particulier pour eux."

Les renseignements relatifs à d'autres chemins se trouvent dans les témoignages, et pris dans leur ensemble, ils servent à démontrer—c'est l'avis des commissaires—que les prix payés aux principales lignes des Etats-Unis ne sauraient servir de guides à ceux qui doivent être accordés en cette province; et si, prises isolément, ces lignes ne peuvent guider avec certitude, les commissaires pensent que ce serait commettre une erreur palpable que de suivre le conseil de M. Brydges, c'est-à-dire de fixer une rémunération basée sur la moyenne de ces prix-là.

Il est dit ensuite que le compartiment assigné au bureau de poste pourrait contenir quinze voyageurs, et que le département qui occupe constamment cet espace devrait payer l'équivalent du prix de passage de quinze voyageurs pour chaque trajet, c'est-à-dire une somme d'environ \$150 par mille par année; mais cet argument paraît aux commissaires tout-à-fait inadmissible, d'abord parce que des sacs de mallé ne peuvent être assimilés à des voyageurs, mais à du fret; et en deuxième lieu, parce que le transport des malles n'exclut aucun voyageur.

Somme toute, les commissaires pensent que les articles composant les malles doivent être pris pour ce qu'ils sont réellement, pour du fret, et que le département des postes, qui exige un espace pouvant contenir 3½ tonnes de fret, doit payer ce poids au même taux que paie le public lorsqu'il occupe avec du fret un semblable espace.

Il s'agit maintenant de savoir quel prix paierait le public pour ce service ou pour un service analogue. Il est allégué que les articles composant les malles sont la plus précieuse espèce de fret, et qu'il devrait être payé le prix du fret de première classe; ou, comme d'autres le prétendent, le double de celui de première classe; mais les commissaires sont convaincus, en tant qu'il s'agit d'arrêter un tarif, que les malles doivent être considérées comme l'espèce de fret dont le voiturage est le moins dispendieux, et que, soit par leur volume, leur poids ou leur valeur, elles ne peuvent être considérées comme fret de première classe. Non pas en raison de leur volume, parce que le département paie pour l'espace qui lui est nécessaire, et que les articles composant la malle doivent trouver place dans cet espace. Il est notoire que leur poids est souvent beaucoup moindre que celui payé, et comme elles sont acheminées sous les soins de serviteurs de la poste, la responsabilité de la compagnie se trouve réduite à peu de chose. De l'avis des commissaires, les malles doivent être considérées comme fret ordinaire pour lequel la compagnie n'a aucune dépense à faire autre que celle du voiturage.

Cette manière juste de voir est clairement partagée par M. Shanly, dans le témoignage qu'il a rendu sur la demande qui lui est faite à la question 458, savoir si 3½ centins par mille, qui est le prix payé par la compagnie l'Express pour l'usage du tiers d'un char s'accordent avec son estimation élevée pour le voiturage du fret de première classe par des trains de voyageurs, il a répondu: "Je le crois; l'Express fait faire elle-même tout ce qu'elle a à faire dans le char; nous n'avons aucune responsabilité ni travail à faire pour elle autre que de faire marcher le train sur la voie," et c'est là une exacte description du service fait pour la poste.

Les malles, considérées comme fret et acheminées avec la vitesse d'un train de marchandises, les commissaires ne sauraient douter que cinq centins par mille soient une juste compensation pour l'espace occupé par la poste, c'est-à-dire le tiers d'un char, ce qui équivaut au poids de trois tonneaux et un tiers sur tous nos chemins de fer canadiens.

En prenant que c'est là la valeur du service fait avec la vitesse d'un train de fret, il devient dès lors nécessaire de déterminer quelle somme devra être payée en plus pour le voiturage à une vitesse de train de voyageurs, laquelle, en ce pays, est moindre que le double de la vitesse du train de fret; or, dans leur ouvrage sur les chemins de fer, MM. Holley et Colburn estiment, au double de la vitesse d'un train de fret, à 40 pour cent la différence des frais de traction entre les trains de voyageurs et les trains de fret.

Le capitaine Huish, qui est une personne de beaucoup d'expérience et qui ne voudrait rien faire qui fût défavorable aux chemins de fer, dit ce qui va suivre dans le cas soumis par lui au nom de la compagnie du chemin de fer de Lancaster à Carlisle: "Le voiturage des marchandises sur la ligne de Lancaster à Carlisle est principalement un trafic de complet parcours. Les wagons viennent à Carlisle et Lancaster respectivement, et parcourent la voie à une très petite vitesse et dans un temps qui convient à la compagnie autant que le permet le passage des convois de la poste. Ainsi, les frais de traction des trains de marchandises à petite vitesse ne sauraient être aussi grands que ceux d'un convoi de voyageurs à grande vitesse. Après de minutieuses recherches faites par des personnes compétentes, la différence des frais de traction a été estimée à 49 pour cent de plus pour les trains de voyageurs."

Dans le témoignage qu'ils ont rendu devant cette commission, MM. Brydges et Shanly ont porté à 50 p. cent le surcroît de dépense occasionné par la double vitesse.

Ne voulant pas insister plus qu'il ne faut sur cette preuve, les commissaires proposent d'ajouter 60 p. cent pour le train à grande vitesse et 20 p. cent pour celui de petite vitesse,

et ils croient que le chiffre ainsi atteint, six centins par mille de parcours pour les trains mixtes, et huit centins par mille pour les trains de voyageurs à grande vitesse, sera considéré comme étant une compensation suffisante pour le service actuellement fait pour la poste sur les voies ferrées ordinaires de la province.

Cependant, les commissaires sont d'avis que tous les chemins de fer de la province ne devraient pas être placés sur le même pied; ils croient qu'il serait juste que les lignes du Grand-Tronc, sur lesquelles est acheminée la plus grande partie de la correspondance du pays, et sans lesquelles le service postal actuel pourrait à peine se faire, reçussent un plus haut prix que les voies ou embranchements de peu d'importance et sur lesquels on pourrait probablement transporter, même aujourd'hui, les malles en voitures ordinaires avec presque autant d'avantage et pour la moitié de la dépense que coûte ce voiturage en chemin de fer. Ils eroient ce principe universellement reconnu, tant en Angleterre qu'aux États-Unis, et sa justice est si évidente qu'il est à peine nécessaire de la démontrer. Selon eux, on ne saurait prétendre que le chemin de fer de Shefford, sur lequel passe chaque jour une malle du poids de 120 livres, ni que celui de Welland, qui en voiture une de cent livres, ni que celui de Buffalo, Brantford et Goderich, sur lequel passe une malle de 300 livres, ni que le chemin de fer du Nord, qui en porte une de 500 livres, soient payés au même taux que le Grand-Tronc, sur la plus grande portion duquel il passe chaque jour des malles atteignant le chiffre de deux mille livres, et sans lequel le service postal actuel pourrait à peine se faire.

Le chemin de fer Grand-Tronc, qui traverse ce pays dans toute son étendue, est sans contredit la ligne la plus importante de la province. Pour les postes, son importance ne saurait entrer en comparaison avec le prix payé pour les services qu'il rend.

Il marche en hiver, mais il en coûte de grandes dépenses à la compagnie, et M. Shanly, qui s'y connaît en fait de chemins de fer, et dont l'intégrité et l'impartialité donnent un grand poids à son témoignage, s'est exprimé ainsi en réponse à la question 693: " Je ne sais aucune voie ferrée qui ait autant à souffrir du climat que le Grand-Tronc, depuis Kingston en gagnant l'est. Je ne sais aucun chemin de fer qui pourrait lui être comparé sous ce rapport." Si le pont de Menai offre un précédent qui puisse être facilement suivi, ce que croient les commissaires, le pont Victoria doit être considéré comme étant d'une importance autrement grande.

A raison de tous ces faits, les commissaires pensent que sur le chemin de fer Grand-Tronc, dix centins par mille pour les trains de voyageurs à grande vitesse, et six centins pour les trains mixtes, seront considérés une juste rémunération pour l'usage de ses convois ordinaires.

Ils pensent que ce prix ne sera pas trouvé trop élevé si l'on considère que le maître-général des postes des États-Unis, paie, sur la même voie, seize centins par mille pour un simple service, et dix centins pour un double service entre la ligne frontière et Portland.

Il pensent de même qu'on ne le trouvera pas trop minime, si on le compare à celui que paie au Grand-Tronc la compagnie de l'Express.

D'après le même principe, les commissaires croient que le chemin de fer Grand-Occidental a droit à une augmentation dans ce qu'ils ont désigné comme prix ordinaire. Une partie importante du service postal de ce pays est fait par cette compagnie, bien que l'on ne puisse dire qu'elle ait droit de prétendre à autant que celle du Grand-Tronc. En conséquence, les commissaires suggèrent neuf centins par mille pour les trains de voyageurs à grande vitesse, et six centins pour les trains mixtes, comme prix raisonnable pour l'usage des convois ordinaires de la ligne du Grand-Occidental.

Sur tous les autres chemins de la province, les commissaires sont d'avis que 8 centins par mille pour les convois de voyageurs et six centins pour les trains mixtes seront considérés comme une juste rémunération pour l'usage d'un char-poste sur les trains ordinaires.

Pour les prix ci-dessus, l'espace réservé pour la poste devra, comme précédemment, égal en longueur le tiers d'un char à bagage ordinaire et occuper toute sa largeur. L'espace ainsi réservé devrait être installé selon la volonté du maître-général des postes, et être suffisamment chauffé et éclairé.

Si un plus grand espace devenait nécessaire, il devrait être payé en proportion.

Les commissaires ne pensent pas que les prix ci-dessus devraient être augmentés, soit à raison d'un aménagement supérieur, soit pour le transport des conducteurs de malle et autres officiers des postes. Ils croient de même qu'ils ne devraient pas être diminués

dans le cas où le service deviendrait continu. Les commissaires sont d'avis que ces considérations se valent également.

Les commissaires ne suggèrent pas de faire aucun changement au service fait à l'aide de sacs ni au service par voie de mer. Le département des postes ni les compagnies ne s'en plaignent, et les commissaires se sont par conséquent abstenus de faire aucune recommandation à leur sujet.

M. Brunel a fait et mis devant les commissaires certains calculs concernant les prix que le département des postes devrait payer aux chemins de fer Grand-Tronc, Grand-Occidental et du Nord, et les commissaires sont heureux de voir que les résultats auxquels il est arrivé ne diffèrent pas matériellement de ceux qu'ils ont obtenus en suivant des données différentes. Les calculs de M. Brunel sont clairs et ingénieux ; mais les commissaires ne sont pas prêts à accéder à la justice du principe sur lequel ils reposent. Les choses qui y sont comparées ne leur paraissent pas susceptibles de l'être. Les articles composant les malles entrent dans la catégorie du fret, et lorsque le département des postes demandera qu'un espace capable de contenir trois tonnes et un tiers de fret lui soit réservé pour son propre usage, il semble juste qu'on lui demande un prix proportionné à celui que paierait le public pour un service analogue : mais quant à soutenir que puisque des chars à voyageurs en grande partie vides sont acheminés sur la ligne du Grand-Tronc et ne donnent une recette qu'à raison du nombre de voyageurs qu'ils renferment, il doit s'ensuire que le char de la poste, dont le département a l'usage exclusif, mais qui doit toujours être regardé comme plein, ne devrait être payé qu'en proportion, c'est ce que les commissaires ne sauraient faire.

Payant pour un double service avec char-poste sur un chemin, les commissaires pensent que le département des postes devrait avoir le droit d'expédier des sacs de maille, sous les soins des serviteurs de la compagnie, par tout autre train circulant pour le service de la compagnie.

Quant à l'insuffisance du prix accordé par l'arrêt du conseil de septembre 1858, lequel a donné lieu à une protestation formelle de la part du Grand-Tronc et autres voies ferrées, les commissaires n'entretiennent aucun doute.

Que le pouvoir déferé à Votre Excellence en conseil de fixer le prix du service postal par chemin de fer est quasi judiciaire, et qu'il devrait être exercé en conséquence. C'est là un fait qui a été si explicitement déclaré par Votre Excellence en conseil, et par une succession de ministres de la couronne, que les commissaires ne croient pas devoir le mettre ici en question.

On trouve ce qui suit à ce sujet dans le rapport que fit M. Galt, en date du 1er octobre 1861, et qu'approuva Son Excellence en conseil : — " En ce qui regarde la demande d'une augmentation de la subvention postale, Son Excellence en conseil a par la loi le pouvoir de déterminer le taux de rémunération pour tous les chemins de fer du Canada, et c'est ainsi que le tarif actuel a été réglé. Il est fixé bien plus bas que celui qu'avait d'abord accordé le gouvernement, et sujet au protêt de tous les chemins de fer de la province.

" Le parlement a cru sans doute que le gouvernement exercerait libéralement ce pouvoir qui lui était réservé, car la législature n'a jamais eu l'intention de faire servir le public sans donner une juste rémunération."

Alors qu'il était maître-général des postes, l'hon. M. Mowat s'est exprimé ainsi dans son dernier rapport : " L'autorité que le gouverneur en conseil devra exercer en cette affaire est quasi-judiciaire ;" et plusieurs autres après lui se sont prononcés dans le même sens.

Il est clairement établi par les témoignages que l'arrêt de septembre 1858, qui a diminué si considérablement le prix qui était donné à quelques uns des chemins de fer et fixé celui qui devait être payé à tous, était un arrêt *ex parte*, rendu sans qu'aucune compagnie de chemin de fer intéressée dans cette décision ait eu l'occasion de produire des témoignages et d'être entendue au sujet de cette rémunération. Un semblable arrêt n'était pas équitablement ce que l'on pourrait appeler l'exercice judiciaire de l'autorité conférée au gouverneur en conseil, et comme les Commissaires sont d'avis que le prix alors fixé n'était pas la juste rémunération demandée par le Chemin de Fer Grand-Tronc, ils recommandent que pour cette compagnie le prix actuellement fixé soit payé, avec rappel depuis septembre 1858.

Les Commissaires s'abstiennent de parler du long retard qu'a éprouvé le règlement du prix à payer à la compagnie du Chemin de Fer Grand-Tronc. Il était peut-être inévitable, mais il n'y a aucun doute qu'il a dû être préjudiciable aux créanciers de cette compagnie.

Quant aux compagnies des Chemins de Fer Grand Occidental, du Nord, et Grand-Tronc, qui ont fait des réclamations pour services passés, quelques difficultés ont surgi par rapport aux mots "protêt formel" employé dans la commission.

On ne saurait dire qu'il y ait eu "protêt formel" de la part d'aucune compagnie, et les Commissaires n'ont pas supposé que Votre Excellence en conseil voulût que ces mots fussent pris à la lettre, et s'il leur est permis de le dire, les témoignages les portent à croire que ces deux compagnies peuvent être considérées comme ayant eu à se plaindre de l'arrêt de 1858, et quant à la compagnie du Grand Occidental, il n'y a aucun doute qu'elle a dû s'en plaindre. Conséquemment, ils recommandent que les prix actuellement fixés soient accordés à ces compagnies, avec rappel depuis septembre 1858.

Il n'est peut-être pas nécessaire que les Commissaires reviennent sur leur rapport spécial, soumis il y a quelque temps à Votre Excellence, mais ayant considéré de nouveau toute la question, ils prennent la liberté de dire qu'ils adhèrent à l'opinion exprimée dans ce rapport.

Le tout respectueusement soumis

(Signé,)

WM. HUME BLAKE.

CHS. D. DAY.

G. W. WICKSTEED.

Québec, 29 mars 1865.

COMMISSION DU SERVICE POSTAL PAR CHEMIN DE FER,

Québec, 30 mars 1865.

MONSIEUR,—Le rapport des Commissaires a été rédigé avec hâte pour satisfaire au désir exprimé par le gouvernement.

Après réflexion, je reste incertain s'il est ou non clairement spécifié que les prix de dix et six centins doivent être accordés au chemin Champlain.

D'après un arrangement, le prix jusqu'ici payé à cette ligne a été plus élevé que pour toute autre voie ferrée de la province, et dans leurs calculs, il entrait dans l'intention des Commissaires de lui accorder cette rémunération de dix et six centins.

Si le rapport ne se trouvait pas explicite, on pourrait peut-être y remédier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

WM. HUME BLAKE.

PROCES-VERBAUX.

JEUDI, 19 JANVIER 1865.

Conformément à l'avis, les Commissaires s'assemblent à leur bureau, rue St. Louis, cité de Québec, à 10 heures du matin.

Présents :—Tous les Commissaires, savoir :

L'honorable WILLIAM HUME BLAKE,

L'honorable CHARLES DEWEY DAY, et

GUSTAVUS WILLIAM WICKSTEED, écuier.

Ordre est donné pour que la commission soit inscrite au procès-verbal, comme suit :—

“ PROVINCE DU }
CANADA. }
[L. S.]

MONCK.

“ VICTORIA, par la Grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, défenseur de la foi, etc., etc., etc.

“ A l'honorable William Hume Blake, de la cité de Toronto, à l'honorable Charles Dewey Day, de la cité de Montréal, et à Gustavus William Wicksteed, écuier, de la cité de Québec, et à tous ceux que les présentes pourront concerner, SALUT :

“ (Signé) J. A. MACDONALD.) } **C**ONSIDÉRANT qu'il nous a été représenté que
Proc.-Gén., H.-C.) certains arrangements ont été pris de temps à autre, entre le département des postes de notre dite province et diverses compagnies de chemins de fer de la province susdite, pour le service postal et sous l'autorité de décrets de notre Conseil Exécutif de notre dite province, en date du dix-huitième jour de septembre de l'an de grâce mil huit cent cinquante-huit et du deuxième jour d'août de l'an de grâce mil huit cent soixante-trois, respectivement ;

“ Considérant qu'il nous a été représenté que la rémunération fixée pour les dites compagnies de chemins de fer et à elles accordée pour ce service a été et est par elles considérée insuffisante ;

“ Considérant que sur l'avis de notre Conseil Exécutif de notre dite province, nous avons jugé à propos de faire faire une enquête à ce sujet, afin que pour tel service une juste et raisonnable compensation fût fixée et accordée aux dites compagnies de chemins de fer, respectivement ;

“ Sachez donc qu'en vertu des dispositions du chapitre 18 des statuts refondus du Canada, intitulé : “ Acte concernant les enquêtes relatives aux affaires publiques, et les avis officiels,” et de l'avis de notre Conseil Exécutif de notre dite province nous vous constituons par les présentes lettres patentes, vous, le dit honorable William Hume Blake, vous le dit honorable Charles Dewey Day, et vous, le dit Gustavus William Wicksteed, nos Commissaires chargés de s'enquérir des circonstances et faits suivants, savoir :

“ 1°. De la suffisance du prix établi pour le service postal par voie ferrée, depuis un arrêt du Conseil Exécutif en date du 18 septembre 1858, jusqu'au 12^{me} jour d'août 1863, date d'un arrêt du dit Conseil rendu à l'égard du chemin de fer Grand-Tronc et de toutes voies ferrées dont les compagnies ont pu protester contre l'insuffisance du prix accordé par l'arrêt de 1858.

“ 2°. De la suffisance du prix accordé par le dit arrêt du Conseil du 12 août 1863, à venir jusqu'au 14 novembre 1864, et

“ 3°. Du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans, à compter du 14 novembre 1864, pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial avec des arrangements pour un service accessoire, ou avec tous autres changements exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public.

“ Et par les présentes nous vous autorisons, en votre qualité de commissaires, vous le dit honorable William Hume Blake, vous le dit honorable Charles Dewey Day, et vous le dit Gustavus William Wicksteed, à sommer de comparaître devant vous toute personne ou témoins, et de les requérir de témoigner sur serment de vive voix ou par écrit (ou sur affirmation, s'ils ont droit de témoigner ainsi en matières civiles) et de produire tous documents ou choses que nos commissaires susdits jugeront nécessaires à la complète investigation des faits susdits.

“ Et vous, le dit honorable William Hume Blake, et vous le dit honorable Charles Dewey Day, et vous le dit Gustavus William Wicksteed remplirez durant bon plaisir la dite charge de commissaires pour les fins susdites.

“ Et par ces présentes, vous le dit honorable William Hume Blake, vous le dit honorable Charles Dewey Day, et vous le dit Gustavus William Wicksteed, nous vous enjoignons de faire rapport, avec toute la diligence possible, du résultat de l'enquête ci-dessus mentionnée à notre gouverneur, lieutenant-gouverneur ou personne administrant alors le gouvernement de notre dite province.

“ En foi de quoi nous avons déclaré les présentes nos lettres patentes et à icelles fait apposer le grand sceau de notre dite province. Témoin, notre très-fidèle et bien-aimé cousin le très-honorable Charles Stanley Vicomte Monck, Baron Monck de Ballytrammon, dans le comté de Wexford, gouverneur-général de l'Amérique Britannique du Nord, et capitaine général et gouverneur-en-chef de nos provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, et vice-amiral d'icelles, etc., etc., à Québec, ce seizième jour de décembre de l'an de grâce mil huit cent soixante-quatre, et dans la vingt-huitième année de notre règne.

“ Par ordre,

“ (Signé)

“ WM. McDOUGALL,
“ Secrétaire.”

Les commissaires décident de l'heure des séances.

Une lettre est adressée à l'honorable secrétaire provincial, demandant l'autorisation d'employer un secrétaire et un messenger.

L'honorable maître-général des postes est informé par lettre que les commissaires ont commencé leurs travaux, et qu'il est requis de leur fournir le plus tôt possible un état des services exigés par son département des différentes compagnies de chemins de fer, et tels autres renseignements et documents qu'il pourrait juger nécessaires.

M. Wicksteed produit des lettres (cotées A à G), lesquelles sont des réponses aux lettres et notifications préliminaires envoyées par lui aux différentes compagnies de chemins de fer et avant la réunion des commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 20 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures a.m.

Présents: tous les commissaires.

Reçu une lettre de M. Brydges, transmettant un factum imprimé au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

M. Griffin, comme représentant du département des postes, et M. Brydges sont présents.

M. Brydges est prié de fournir au maître-général des postes un exemplaire du factum de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

M. Griffin est requis de fournir certains renseignements à l'égard du service postal par voie ferrée fait pour le département, et tout exposé que le maître-général des postes jugera à propos de faire en réponse au factum de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

Les commissaires prennent en considération le factum de M. Brydges.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 21 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures a.m.

Présents : tous les commissaires.

Les commissaires continuent la prise en considération du factum de M. Brydges.

Reçu une communication du maître-général des postes (20 janvier 1865, No. 1.) accusant réception d'une lettre du 19 et annonçant que le sous-maître-général des postes comparaitrait toutes les fois qu'il en serait requis et transmettrait tout renseignement demandé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 23 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures a.m.

Présents : tous les commissaires.

Reçu du secrétaire-provincial une lettre autorisant l'emploi d'un secrétaire et d'un messenger.

Thomas McCord, écuier, est nommé secrétaire, et George Workman, messenger.

Les commissaires continuent l'examen du factum de M. Brydges.

Ordre est donné pour que la lettre suivante soit transmise à l'honorable maître-général des postes.

“ Bureau de la commission du service postal,

“ 24 janvier 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous prier de leur faire parvenir une liste de tous les chemins de fer employés par la poste, avec indication du prix payé de temps à autre et de celui qu'elle paie maintenant, du service ainsi payé et de la date où ces services ont respectivement commencé ; aussi, copie du décret du conseil du 18 septembre fixant le prix de la rémunération, du rapport du maître-général des postes (l'honorable M. Sidney Smith) ou de tous calculs, documents ou témoignages écrits sur lesquels ce rapport est fondé, et de tous arrêts du conseil ou des rapports du maître-général des postes traitant de ce sujet.

“ Les commissaires demandent aussi quelles sont les compagnies de chemin de fer qui, à part celle du Grand Tronc, ont protesté contre le prix accordé ; si en vertu du décret de 1858 le prix payé à des compagnies de chemins de fer autre que le Grand Tronc a été changé, et si le prix payé en vertu de ce décret l'a été à ces compagnies de même qu'au Grand Tronc.

“ Comme leur commission les autorise à s'enquérir “ du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans, à compter du 14 novembre dernier, pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial avec des arrangements pour le service accessoire, ou avec tous autres changements exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public,” les commissaires demandent de plus à en être informés.

“ 1. Sur le service qui est fait à présent par tous ces chemins de fer ;

“ 2. Si le maître général des postes aura besoin, ou s'il pense que durant les trois prochaines années il pourra avoir besoin de quelque service additionnel ou de faire subir quelque changement à la nature du service ;

“ 3. Si le maître général des postes entrevoit quelque objection à ce que le service accessoire soit compris avec le service que feront les chemins de fer ;

“ Et finalement, les commissaires désirent savoir quand ils peuvent attendre la réponse écrite du département des postes au factum de M. Brydges.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé),

WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ A l'hon. maître-général des postes.”

M. Griffin, le sous-maître général des postes, comparait devant les commissaires et remet une carte et un rapport imprimé.

Ordonné que la lettre suivante soit expédiée au président des compagnies de chemins de fer ci-dessous :—Shefford et Chambly ; Brockville et Outaouais ; Port Hope, Lindsay et Peterboro ; du Nord ; Grand Occidental, et London et Port Stanley.

“ Commission du service postal par chemins de fer,
19, rue St. Louis, Québec,

24 janvier 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous transmettre l'extrait de leur commission que vous trouverez au verso de la présente, et de vous prier de vouloir leur transmettre un exposé par écrit de toute réclamation que vous pouvez avoir à faire en vertu de la teneur du dit extrait.

“ Les commissaires désirent être en possession de ce document le ou avant lundi, le 30 du courant. Si vous désirez comparaître en personne devant les commissaires, ils verront à ce que vous soyez notifié en temps opportun.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,)

WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ Extrait de la commission datée le 16 décembre 1864.”

“ 1o. De la suffisance du prix établi pour le service postal par voie ferrée, depuis un arrêt du conseil exécutif en date du 18 septembre 1858, jusqu'au 12^{me} jour d'août 1863, date d'un arrêt du dit conseil rendu à l'égard du chemin de fer Grand-Tronc et de toutes voies ferrées dont les compagnies ont pu protester contre l'insuffisance du prix accordé par l'arrêt de 1858.

“ 2o. De la suffisance du prix accordé par le dit arrêt du conseil du 12 août 1863, à venir jusqu'au 14 novembre, 1864, et

“ 3o. Du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans, à compter du 14 novembre 1864, pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial avec des arrangements pour un service accessoire, ou avec tous autres changements exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public.

“ Le pouvoir ordinaire de recevoir des témoignages sur serment ou affirmation est donné.”

WM. HUME BLAKE,

Président.

MARDI, 24 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

Ils continuent la prise en considération du factum de M. Brydges.

M. Griffin met devant les commissaires le rapport du département des postes des Etats-Unis pour 1862.

Une lettre est envoyée à M. Brydges, le priant de fournir copie de tous les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et aux voies ferrées réunies à elle, ou de ceux qui ont pu être imprimés pour l'usage de la compagnie.

Le secrétaire expédie à l'honorable maître général des postes et aux présidents des chemins de fer désignés dans le procès-verbal de la séance précédente les lettres qu'il avait reçu ordre de leur transmettre respectivement.

Le secrétaire écrit au maître de poste de Québec lui demandant d'ouvrir un compte de port de lettre avec la commission, et il lui est verbalement répondu que ce compte est ouvert.

WM. HUME BLAKE,

Président.

MERCREDI, 25 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Une lettre est écrite à M. Brydges, le priant de transmettre copie de tous les actes relatifs à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc et aux voies ferrées à elle réunies.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 26 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est adressée à l'honorable maître-général des postes :

“ Bureau de la commission du service postal,
“ Québec, 26 janvier 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires désirent prendre connaissance des documents examinés par M. Moffatt lors de l'arbitrage, et plus spécialement celui ainsi mentionné à la page 51 du livre bleu, No. 1, 1863 :—‘ En cherchant à évaluer le tarif par mille, j'ai consulté un tableau du service postal et des subventions accordées à neuf des principales compagnies des Etats-Unis, parmi lesquelles se trouvent celle du New-York Central, de l'Erie, de l'Hudson, de l'Atlantique au St. Laurent, et de Boston à Worcester, et j'ai aussi constaté que la moyenne des subventions accordées à ces neuf chemins de fer pour le transport des malles est de \$10.37 centins par mille de parcours, y compris le service accessoire, lorsque la distance des stations aux bureaux de poste ne dépasse pas un quart de mille.’

“ Si votre département est en possession de ces papiers, je vous prie d'avoir l'obligeance d'en donner communication aux commissaires.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur.

“ Votre obéissant-serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

“ L'hon. maître-général des postes.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 27 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre du département des postes (26 janvier 1865, No. 2.) renfermant le document demandé par les commissaires par leur lettre d'hier.

Reçu un télégramme (26 juin 1865, No. 3.) de F. Cumberland, écuyer, gérant du chemin de fer du Nord, promettant, si possible, de répondre le 30 à la lettre des commissaires du 24 courant.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 28 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu un télégramme (27 janvier 1865, No. 4.) de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, promettant une réponse.

Reçu une lettre (28 janvier 1865, No. 5.) du département des postes, demandant un nouveau délai pour préparer sa réponse au mémoire du Grand Tronc.

La lettre suivante est adressée au maître-général des postes.

“ Bureau de la commission du service postal,
“ Québec, 28 janvier 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur d'accuser réception de votre lettre de cette date, qui demande un nouveau délai pour préparer votre réponse au mémoire du Grand Tronc. Ainsi qu'ils l'ont dit déjà, ils ont hâte de recevoir cette réponse, mais, comme de juste, il faut que vous preniez le temps qui vous est nécessaire.

“ Les commissaires saisissent cette occasion de dire qu'ils seraient aises de prendre connaissance de tous les documents relatifs à l'arbitrage, fournis soit par le département des postes à M. Moffatt ou transmis par ce monsieur au département.

“ Il importe que les commissaires aient aussi sans retard un état du service actuellement fait par tous les chemins de fer employés par les postes.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant-serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

“ L'hon. maître-général des postes.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 30 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu du département des postes, un état du nombre de milles de voie ferrée parcourus pour le service postal (No. 6.)

La lettre suivante a été adressée au maître-général des postes :

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 30 janvier 1865.

“ MONSIEUR,— Le seul rapport du maître-général des postes des Etats-Unis que les commissaires aient en leur possession est celui de l'année 1862, et ils aimeraient à en avoir de plus récents, s'il est en votre pouvoir de les leur procurer.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant-serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

“ L'hon. maître-général des postes.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 31 JANVIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre du département des postes (30 janvier 1865, No. 7.) transmettant des rapports du maître général des postes des Etats-Unis de 1853 à 1863 inclusivement.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 1ER FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

F. Cumberland, écuier, et Thomas Galt, écuier, comparaissent devant les commissaires au nom de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le sous-maitre général des postes se présente avec une réponse au factum de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et il est prié de la faire imprimer.

La lettre suivante a été adressée au président de chacune des compagnies de chemin de fer ci-dessous :—Shefford et Chambly, Brockville et Outaouais ; Port Hope, Lindsay et Peterborough ; du Nord ; Grand Occidental ; et London et Port Stanley :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 1er février 1865.

“ MONSIEUR,—Dans leur lettre du 24 ult., les commissaires ont omis de dire qu'ils auraient besoin de plusieurs copies des documents demandés, trois pour l'usage de la commission et une pour le gouvernement.

“ Comme ils n'ont pas encore reçu votre factum, ni celui d'aucune autre compagnie de chemin de fer, le Grand-Tronc excepté, il n'est peut-être pas trop tard de demander, tant pour votre avantage que pour faciliter le travail des commissaires, que votre factum soit transmis imprimé au nombre d'exemplaires ci-dessus spécifié.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 2 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une communication du gérant général du chemin de fer Grand Occidental (30 janvier 1865, No. 8) renfermant un document imprimé du 30 décembre 1863.

Reçu une communication de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais (28 janvier 1865, No. 10) avec trois incluses relatives à sa réclamation.

Reçu une lettre (28 janvier 1865, No. 10) du directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer de Port Hope, Beaverton et Lindsay, déclarant que MM. Cumberland et Galt étaient autorisés à soumettre les réclamations de cette compagnie.

Le gérant du chemin de fer Grand Occidental est notifié que les commissaires désirent qu'il compare devant eux.

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 3 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre du département des postes (2 février 1865, No. 11) transmettant une liste de chemins de fer, indiquant les sommes payées à chacun d'eux, et aussi, copie du rapport de l'honorable Sidney Smith et des décrets du conseil de septembre 1858 et novembre 1864.

Reçu une note du sous-maitre général des postes (3 février 1865, No. 12) transmettant un volume de rapports des postes des Etats-Unis, et dont le dernier est de 1863.

Thos. Swinyard, écuier, compare devant les commissaires pour la compagnie du chemin de fer Grand Occidental.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 4 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de M. Brydges (3 février 1865, No. 13) annonçant que puisqu'il n'a encore rien reçu des commissaires depuis sa dernière comparution, et se voyant obligé de partir pour Montréal, il demande copie de toute réponse du département des postes à son factum. Ci-suit la réponse à cette lettre :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 4 février 1865.

“ MONSIEUR,— Les commissaires regrettent que vous ayez à souffrir de ce contre-temps.

“ Lorsque vous leur avez remis votre factum, les commissaires vous ont dit qu'il leur serait impossible de le prendre en considération tant qu'ils n'auraient pas reçu ceux des autres compagnies, ainsi que la réponse du département des postes à ces documents, et que d'ici là votre présence serait par conséquent inutile.

“ Les commissaires n'ont pas encore reçu la réponse du département des postes à votre factum, ni non plus les factums des autres compagnies.

“ Ils sont désireux de considérer le plus tôt possible ces diverses réclamations, et ce travail une fois fait, vous en recevrez dûment avis.

“ La réponse du département des postes à votre factum vous sera expédiée dès que reçue.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE.
“ Président.

“ P. S.— Depuis que ce qui précède est écrit, la réponse du département des postes a été reçue, et les commissaires m'ont enjoint de vous l'expédier.

“ (Signé,) T. McCORD, Secrétaire.”

Copie de la dite réponse est jointe à cette lettre.

Copie de la réponse du département des postes au factum de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc est aussi transmise à Thos. Swinyard, écuyer, représentant de la compagnie du Grand-Occidental.

M. Griffin, le sous-maître général des postes, comparait devant les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 6 FÉVRIER, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est expédiée à M. Brydges :

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 6 février, 1865.

“ MONSIEUR,— Les commissaires ont l'honneur de vous prier de leur transmettre les états semestriels de la compagnie du Grand-Tronc pour 1863 et 1864, (trois copies de chacun, si vous pouvez vous départir de ce nombre) avec le tarif et la classification du fret et aussi, le tableau des heures de la compagnie pour la même période. Ils désireraient avoir aussi un état des recettes du fret des trains mixtes, distinct des recettes provenant des voyageurs sur ces trains.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
“ Directeur-gérant, comp. du ch. de fer G. T. Montréal.”

Copie de la lettre ci-dessus, certifiée par le secrétaire, est aussi envoyée à l'adresse de M. Brydges, à l'hôtel St. Louis, Québec.

M. Cumberland, le représentant des compagnies de chemin de fer du Nord et de Port Hope, Lindsay et Beaverton, comparait devant les commissaires et leur apprend que les factums imprimés de ces compagnies ne pourront leur être transmis que vendredi prochain.

Les commissaires remettent à M. Cumberland un exemplaire de la réponse du département des postes au factum de la compagnie du Grand-Tronc.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 7 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre (6 février, 1865, N° 14) du président de la compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Vermont, réclamant une rémunération aux taux de \$200 par mille. *

Reçu une lettre (6 février, 1865, N° 15) du fermier de la compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, réclamant une rémunération aux taux de \$150 par mille.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 8 FÉVRIER, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 9 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est adressée au maître-général des postes.

" Bureau de la commission du service postal par ch. de fer,
" Québec, 9 février, 1865.

" MONSIEUR,—Les commissaires prennent la liberté d'attirer votre attention sur ce qu'ils n'ont pas encore reçu de votre département un état du service actuellement fait par les différents chemins de fer employés par les postes.

" Il font en même temps savoir qu'ils désirent voir comparaître devant eux, dès qu'il le pourra commodément, le sous-maître-général des postes.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" (Signé,) WM. HUME BLAKE,
Président.

* Imprimée, comme le factum de la dite compagnie, dans l'appendice No 1.

Le sous-maître général des postes comparaît devant les commissaires.

La lettre suivante est envoyée au directeur-gérant de la compagnie du Grand-Tronc et aux présidents des compagnies de Shefford et Chambly, Brockville et Outaouais, Port Hope, Lindsay et Peterboro, du Nord, Grand Occidental, et de London et Port Stanley :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 9 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires désirent avoir les renseignements suivants de toutes les compagnies de chemin de fer qui font le service postal :

“ 1. Les états annuels ou semestriels des deux dernières années ;

“ 2. Les tarifs et classification pour la même période ;

“ 3. Le tableau des heures pour la même période.

“ 4. Les recettes des trains de voyageurs et mixtes pour la même période. Pour les trains mixtes, les recettes provenant des voyageurs devant être distinctes de celles du fret.

“ Veuillez avoir la complaisance de transmettre aux commissaires ces renseignements pour la compagnie que vous représentez, et si vous le pouvez sans inconvénient, faites leur parvenir *trois exemplaires* des documents qui se trouvent compris dans leur demande.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 10 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s’assemblent à 10 heures A. M.

Présent : tous les commissaires.

Reçu une lettre du gérant général de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental (9 février 1865, No. 16) promettant les renseignements demandés, à laquelle il a été répondu comme suit :

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,
“ Québec, 10 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l’honneur d’accuser réception de votre lettre d’hier, et ils seront heureux de recevoir les renseignements dont elle parle.

“ Les commissaires ont reçu aujourd’hui un nouvel exposé du département des postes, et avec la présente ils vous en transmettent une copie imprimée.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
Président.

“ THOS. SWINYARD, ECR.,

“ Gérant-Général de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental,
“ Québec.”

Reçu une lettre avec incluses (6 février 1865, No. 17) du directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc,

“ *Incluses.*

“ Chemin de fer Grand Tronc,
“ Bureau du directeur-gérant, Québec, 9 février 1865.

“ MONSIEUR,—J’ai l’honneur d’accuser réception de vos lettres du 4 et du 6 courant, et de vous remercier de l’envoi de la copie du mémoire du sous-maître général des postes contenue dans votre lettre du 4.

“ Conformément au désir exprimé dans celle du 6, je vous envoie aujourd’hui seulement deux exemplaires de chacun des rapports de cette compagnie publiés en 1864 et 1865, ne pouvant pas, à mon regret, m’en départir d’un plus grand nombre.

“ Le rapport pour le semestre expiré le 31 décembre 1864 n’est pas encore publié, et il est probable qu’il sera encore plusieurs semaines sans l’être.

“ Je vous envoie aussi copie des tableaux des heures de la première partie de 1863, et de ceux maintenant en force sur les divisions Est, centrale et Ouest de ce chemin de fer.

“ Il me fait peine de ne pouvoir vous envoyer un état des recettes du fret acheminé par les trains mixtes, attendu que nous ne sommes pas dans l’habitude de tenir des comptes distincts de la recette d’un train particulier. En ce qui concerne le voiturage des voyageurs, la recette est faite sur les comptes quotidiens de billets vendus à chaque station, et cela sans indication des trains particuliers qu’ils ont pu prendre.

“ La recette du fret est faite sur le compte hebdomadaire de chaque station sans indication du train qui l’a voituré, et je regrette, par conséquent, de ne pouvoir vous fournir ce renseignement.

“ Je vous transmets aussi une série complète de tarifs de fret actuellement en force sur les différentes sections de ce chemin de fer.

“ Relativement au mémoire soumis par le sous-maître général des postes, je prends la liberté de demander si c’est le désir des commissaires que je réponde à ce document par écrit, ou s’il leur conviendrait qu’il fut discuté devant eux lorsque j’aurai appelé leur attention sur les différents points soulevés par M. Griffin.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre très obéissant serviteur,

“ (Signé),

C. J. BRIDGES,

“ Directeur Gérant.

Ce qui suit lui a été envoyé en réponse :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer.

“ Québec, 10 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l’honneur d’accuser réception de votre lettre d’hier et de vous remercier pour les documents et renseignements que vous leur avez fait parvenir.

“ Ils ont aussi l’honneur de vous transmettre ci-joint un exemplaire du document reçu ce jour du département des postes. Quant à ce document et au premier, les commissaires pensent que vous pourrez y répondre devant eux de la manière par vous suggérée, mais il leur plaira également de recevoir cette réponse par écrit dans le cas où vous le préféreriez.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé),

WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ C. J. Bridges, écuyer,

“ Directeur-gérant, comp. du ch. de fer G. T.

“ Québec.”

La lettre suivante est envoyée au directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,

“ Québec, 10 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l’honneur de vous transmettre ci-joint un exemplaire du nouveau document reçu ce jour du département des postes.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé),

WM. HUME BLAKE, Président.

“ F. W. Cumberland, écuyer,

“ Directeur-gérant de la C. du Ch. de fer du Nord.

“ Québec.”

Le sous-maître général des postes comparait devant les commissaires.

Robert Cassels, écuyer, caissier de la banque du Haut-Canada, comparait devant les commissaires et représente que la dite banque et autres ont des bons sur la poste au montant de £180,000 sterling, sur laquelle une forte somme est due pour intérêt, et qu'ils ont hâte qu'une décision soit rendue. Sur ce, M. Cassels est informé que les commissaires vont faire leurs efforts pour disposer de l'affaire le plus tôt possible et qu'il seront aise de donner audience à ses clients. Il lui est en même temps demandé de coucher par écrit l'exposé qu'il vient de faire.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 11 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais (10 février 1865, No. 18), transmettant des exemplaires de leur factum et de documents déjà transmis.

Reçu une lettre de Robt. Cassels, écuyer, caissier de la banque du Haut-Canada (10 février 1865, No. 19), renfermant l'exposé qu'il fit hier devant les commissaires, lequel est reproduit ci-joint :—

“ Banque du Haut-Canada.
“ Québec, 10 février 1865.

“ MESSIEURS,—Je désire attirer votre attention sur l'intérêt que la banque du Haut-Canada porte au règlement de la question de la subvention postale.

“ Vous êtes sans doute au fait qu'en vertu de l'acte des arrangements financiers du Grand Tronc, de 1862, certains créanciers de cette compagnie eurent à accepter des bons sur la poste en paiement de partie de leurs réclamations respectives.

“ Le montant reçu et actuellement possédé par la banque du Haut-Canada est de cent quatre-vingt mille cinq cent louis sterling, sur lesquels nul intérêt n'a été payé.

“ Lors de ce règlement, il était entendu que la question du service postal serait promptement réglée et personne ne doutait qu'une rémunération libérale serait accordée par le gouvernement canadien ; mais nous avons été grandement déçus dans notre attente, car près de trois ans se sont écoulés et aucune décision n'a encore eu lieu. Qu'il me soit permis d'exprimer ici l'espérance que cette question ne sera plus ajournée et que promptement et pleine justice sera faite aux réclamations de la banque de même qu'aux autres porteurs de ces bons.

“ Ce serait manquer à mon devoir si je ne vous faisais pas connaître les grands intérêts qui se trouvent en jeu dans l'enquête que vous poursuivez actuellement ; intérêts qui l'emportent de beaucoup sur la valeur monétaire du sujet sous considération.

“ En Angleterre, les porteurs de ces bons croient qu'on les a joués, que leurs justes réclamations ont été négligées, et il est difficile, sinon impossible, de les persuader que le gouvernement provincial n'est pas grandement à blâmer.

“ Les créanciers anglais sont représentés par trois des principaux financiers de Londres, savoir :

“ Thos. Baring, écuyer, M.P.

“ Geo. Carr Glyn, écuyer, M.P. et

“ D. K. Hodgson, écuyer, M.P. et gouverneur de la banque d'Angleterre.

“ La haute position qu'occupent ces messieurs et l'influence qu'ils peuvent exercer sur l'esprit public en Angleterre ne sauraient être trop prisée ; on ne saurait non plus ignorer l'effet moral des opinions par eux exprimées, et toute apparence d'injustice ou de manque de libéralité dans le règlement de cette question les mécontentera, et de ce notre

pays aura à souffrir, surtout dans un temps où il serait nécessaire qu'il occupât une position marquante dans la capitale du monde commercial.

“ J'ai l'honneur d'être, messieurs,

“ Votre obéissant serviteur,

“ ROBT. CASSELS, caissier,

“ Banque du Haut-Canada.”

“ A L'Hon. W. H. BLAKE,

“ L'Hon. M. le juge DAY, et

“ G. W. WICKSTEED, écuier,

“ Commissaires de la subvention postale.

“ Québec.”

La réponse suivante a été envoyée :

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer,

“ Québec, 11 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur d'accuser réception de votre lettre de cette date faisant connaître la position de la banque du Haut-Canada et autres porteurs de bons à percevoir sur la subvention postale, et de vous annoncer que de leur part nul retard inutile ne sera apporté à la décision qui doit résulter de leur enquête.

“ Si la banque du Haut-Canada ou ses clients désirent se faire entendre devant les commissaires, ils leur en donneront volontiers l'occasion.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ ROBT. CASSELS, écuier,

“ Caissier de la B. du H.-C.,

“ Québec.”

La lettre suivante est envoyée à C. J. Brydges, écuier :

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer.

“ Québec, 11 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont remarqué que tous les tarifs que vous avez eu la complaisance de leur envoyer sont, à l'exception d'un seul concernant les bois de construction, des tarifs d'hiver, et ils vous prient, en conséquence, de leur faire parvenir les tarifs d'été qui compléteront les renseignements dont ils ont besoin.

“ Ils aimeraient aussi à avoir une copie de tout contrat ou contrats entre la Compagnie du Grand Tronc et les compagnies de l'Express, et à être informés, dans le cas où les contrats ne renfermeraient pas le renseignement voulu, quelles parties et quelles longueurs de chemins de fer sont employées, et quel est le service que fait le Grand Tronc pour les compagnies de l'Express en vertu du contrat en question.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ C. J. BRYDGES, écuier,

“ Direct. Gér. de la Com., du G. T.

“ Québec.”

La lettre suivante est envoyée à l'honorable maître-général des postes :

“ Bureau de la commission du service postal par chemin de fer.

“ Québec, 11 février 1865.

“ Les commissaires se trouvent dans une difficulté qui demande explication.

“ La commission en vertu de laquelle ils siègent leur enjoint de s'enquérir ‘ du prix qui devrait être alloué durant la période de trois ans à compter du 14 novembre dernier pour le service postal tel qu'il se fait actuellement, ou pour un service spécial, avec des arrangements pour un service accessoire, ou avec toutes autres changement exigés par le département des postes dans l'intérêt du service public.’

“ L'arrêt du conseil spécifie ainsi le service qui se fait actuellement par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc :

“ ‘ Un service postal quotidien entre Toronto et Québec et *vice versa*, par les trains exprès de voyageurs que la compagnie emploie ordinairement, marchant continuellement, et sans interruption de correspondance à aucun point intermédiaire.

“ ‘ Un service postal quotidien entre Toronto et Sarnia, et Ste. Marie et London, et *vice versa*, par les trains exprès de voyageurs.

“ ‘ Un service postal quotidien entre Québec et la Rivière-du-Loup et *vice versa*, par les trains ordinaires de la compagnie pour les voyageurs.

“ ‘ Et un service postal quotidien entre Richmond et les frontières provinciales et *vice versa*, par les trains ordinaires de la compagnie pour les voyageurs. Ces trains devront avoir chacun, comme jusqu'ici, un bureau de poste ambulant bien éclairé, bien chauffé, et occupant le tiers d'un char, et ils échangeront les malles à chaque station où ils arrêteront ordinairement.’

“ Ainsi, ce décret prescrit que le service exigé sera *continu entre Toronto et Québec*.

“ La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc représente qu'un service continu est incompatible avec les intérêts commerciaux, et qu'il ne peut l'être qu'à la condition d'être payé par le département des postes comme service spécial (Voir le mémoire de M. Brydges, du 16 janvier 1865, p. 24.)

“ Par cette lettre, les commissaires n'entendent exprimer aucune opinion sur l'assertion ci-dessus.

“ Le désir du sous-maître général des postes est que les commissaires fixent simplement un taux pour l'usage des trains ordinaires de la compagnie. Dans son mémoire, l'alinéa à ce sujet est ainsi conçu : ‘ Le prix du voiturage des malles devrait être établi dans la forme d'un tarif de tant par mille pour l'espace réservé et nécessaire au bureau de poste sur les trains ordinaires de voyageurs—le taux devant être fixé pour un espace spécifié, c'est-à-dire de tant de pieds sur la longueur du char et sur toute sa largeur, avec cette disposition, que si le bureau de poste prend plus ou moins que cet espace, le taux augmentera ou diminuera en proportion.’

“ Il semble aux commissaires que fixer un taux pour l'usage des trains ordinaires de la compagnie, serait faire dépendre entièrement l'intérêt public des intérêts commerciaux de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et laisser indéterminé le prix d'un service continu.

“ Ils demandent, par conséquent, à être informés si c'est l'intention du gouvernement de Sa Majesté qu'ils se bornent à fixer un prix pour l'usage des trains ordinaires, ou s'ils doivent le fixer pour un service continu tel que mentionné dans le décret ci-dessus cité ou pour tel autre service que l'intérêt public semble exiger.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé)

WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ A l'honorable

“ maître-général des postes,

“ Québec.”

WM. HUME BLAKE,

Président.

LUNDI, 13 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents: tous les commissaires.

Reçu une lettre (13 novembre 1864, No. 20) du département des postes, renfermant

un état du service actuellement fait pour les postes par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

WM. HUME BLAKE.
Président.

MARDI, 14 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de la compagnie du chemin de fer de London à Port Stanley (8 février 1865, No. 21) accusant réception des lettres du 24 ult. et du 1er du courant.

Reçu une lettre de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental (11 février 1865, No. 22) accusant réception de la lettre du 9 du courant.

La lettre suivante a été expédiée aux présidents des compagnies de chemins de fer de Shefford à Chambly, de Brockville à Outaouais, de Port Hope, Lindsay et Peterborough, du Nord, Grand Occidental, et de London à Port Stanley :

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 14 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires prennent la liberté de vous dire qu'ils attendent avec hâte les documents et renseignements demandés dans leur précédente lettre.

“ Ils se proposent de commencer l'interrogatoire des témoins mercredi, le 22 du courant, à 10 heures A. M., et dans la crainte que votre retard entrave leurs travaux, ils insistent sur l'importance de leur envoyer le plus tôt possible toutes réclamations ou renseignements qui leur restent encore à recevoir.

“ J'ai l'honneur d'être monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.”

La lettre suivante est expédiée à C. J. Brydges, écuier:—

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 14 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous prier d'avoir la complaisance de leur transmettre une copie du contrat entre le chemin de fer Grand-Tronc et la compagnie de l'Express de l'Amérique Britannique du Nord ; aussi, trois exemplaires des tarifs, tableaux des heures et états semestriels des compagnies de chemins de fer de Buffalo au lac Huron et d'Outaouais à Prescott pour les deux dernières années, et un état de toute réclamation que ces compagnies peuvent avoir à faire pour service postal.

“ Les commissaires se proposent de commencer l'interrogatoire des témoins mercredi, le 22 du courant, à 10 heures a. m., et dans ce but, ils désirent avoir de toutes les compagnies tous documents ou renseignements qui leur restent à recevoir.

M. Brydges comparait devant les commissaires avant l'envoi de cette lettre.

MERCREDI, 15 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Copie de la lettre envoyée le jour précédent à l'adresse de M. Brydges à Québec, est envoyée à son adresse à Montréal.

JEUDI, 16 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre du directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer du Nord (13 février 1865, No. 23) transmettant un factum, un tarif et des tableaux des heures, et la lettre suivante a été envoyée en réponse :

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer.

“ Québec, 16 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 13 du courant, ainsi que le factum, les tarifs et tableaux des heures de votre compagnie.

“ Ils prennent en même temps la liberté d'attirer votre attention sur le fait que vous ne leur avez pas encore transmis les états semestriels de la compagnie du chemin de fer du Nord ni la réclamation de la compagnie du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Peterborough.

“ Les commissaires présumant que vous avez dû envoyer un exemplaire de votre factum à l'honorable maître-général des postes.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ [Signé,]

WM. HUME BLAKE,

Président.

“ F. Cumberland, Ecr.

“ Directeur-gérant du chemin de fer du Nord.

“ Toronto.”

La lettre suivante a été envoyée à l'honorable maître-général des postes :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,

“ Québec, 16 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de demander que le sous-maître général des postes se présente devant eux, demain matin, à dix heures et demie, ou aussi près de cette heure qu'il le pourra commodément.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ [Signé,]

WM. HUME BLAKE,

Président.

“ L'honorable

“ Maître général des Postes,

“ Québec.”

VENDREDI, 17 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Peterboro, des copies de tarifs et de tableaux des heures [No. 24].

Reçu de M. Brydges, tarifs des prix d'été pour le fret.

Le sous-maître général des postes se présente.

Reçu du département des postes, un état des services faits par les voies ferrées autres que le Grand-Tronc, avec la lettre transmettant le dit état [17 février 1865, No. 25].

La lettre suivante a été envoyée au maître général des postes :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,

“ Québec, 17 février 1865.

“ MONSIEUR,—Vous obligerez les commissaires en leur faisant connaître votre opinion sur l'importance relative des différents chemins de fer pour le département des postes, ainsi que les raisons sur lesquelles elle s'appuie.

“ Vu leur connaissance imparfaite du fonctionnement de votre département, il est difficile pour les commissaires de se former une exacte opinion sur ce sujet, mais ils pensent qu'ils y parviendraient à l'aide d'un état du nombre de lettres passant sur chaque chemin de fer et dans les bureaux de poste sur la route, et du revenu provenant de ces bureaux. En faisant ce tableau, les différentes sections du Grand-Tronc, de Québec en descendant, et de Toronto en montant, pourraient être données comme routes distinctes.

“ Les commissaires vous seraient par conséquent obligés si vous vouliez avoir la complaisance de leur faire dresser cet état le plutôt possible.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ [Signé,]

WM. HUME BLAKE,

Président.

“ A l'honorable

“ Maître-général des postes,

“ Québec.”

WM. HUME BLAKE,

Président.

SAMEDI, 18 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 2 heures P.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de la compagnie du chemin de fer du Nord, des tableaux des heures et quatre exemplaires du tarif du fret adopté pour et après le 2 avril 1860, et aussi un tableau du prix des voyageurs.

Reçu de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental des états semestriels et un exemplaire de leur factum.

La lettre suivante a été adressée au directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc :—

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,

“ Québec, 18 février 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous demander d'avoir la complaisance de leur faire parvenir les tableaux des heures du Grand-Tronc en usage le 18 septembre 1858 et ceux depuis ce temps jusqu'aux derniers par eux reçus.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ [Signé,]

“ T. McCORD,

“ Secrétaire.

“ C. J. BRYDGES, Ecr.,

“ Dir.-gén. Cie. du G. T.

“ Montréal.”

WM. HUME BLAKE,

Président.

LUNDI, 20 FEVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 2 heures P.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de M. Brydges, (16 février 1865, No. 26) une lettre renfermant les tableaux des heures et les tarifs du fret des compagnies du chemin de fer d'Outaouais à Prescott et de Buffalo au lac Huron, et accompagnée d'un volume contenant les rapports de la dernière compagnie.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton une lettre (14 février 1865, No. 27) renfermant les tableaux des heures et les états des recettes et dépenses pour 1863 et 1864.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Port Hope à Peterboro, une lettre (16 février 1865, No. 28) renfermant les tableaux des heures et un état de ses recettes et dépenses.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Londres à Port Stanley, une lettre (16 février 1865, No. 29) renfermant un tarif du fret, des tableaux des heures et un état de ses recettes et dépenses.

Reçu une lettre (16 février 1865, No. 30) du secrétaire de la compagnie du chemin de fer du Nord, annonçant que le document demandé a été envoyé à M. Hubertus.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais, un état de ses recettes et dépenses, un tarif de fret de 1860, trois exemplaires du tarif de fret de 1865 et trois exemplaires de ses tableaux des heures.

Reçu une lettre du département des postes (29 février 1865, No. 31) laquelle rectifie une erreur qui s'est glissée dans l'état du service fait par les chemins de fer pour le département.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 21 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 11 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de la compagnie du chemin de fer du Nord, les rapports pour les années 1863 et 1864, trois exemplaires de chaque.

Le sous-maître général des postes comparait devant les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 22 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin comparaissent devant les commissaires.

M. Brydges est assermenté et son interrogatoire commencé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 23 FÉVRIER, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin comparaissent devant les commissaires.

Reprise de l'interrogatoire de M. Brydges.

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 24 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

M. Griffin comparait devant les commissaires.

Reçu un message de M. Brydges, annonçant que pour cause d'indisposition il ne comparait pas aujourd'hui devant la commission.

La lettre suivante est écrite et portée par le secrétaire au secrétaire provincial, afin d'obtenir, si possible, une réponse immédiate :

“ Bureau de la commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 24 février 1865.

“ MONSIEUR,—Le maître général des postes a suggéré que les témoignages rendus devant les commissaires fussent imprimés pour l'information du gouvernement, et les commissaires désirent savoir si le gouvernement consent à cette dépense.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) Wm. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'honorable Secrétaire Provincial,
“ Québec.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 25 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin et Brydges comparaissent devant les commissaires.

Continuation de l'interrogatoire de M. Brydges.

Reçu une communication du président du conseil exécutif, autorisant l'impression des témoignages par l'imprimeur de la reine (25 février 1865, No. 32).

Une lettre est adressée à l'Hon. J. S. Macdonald, le priant de comparaître devant la commission lundi prochain, à 10 $\frac{1}{2}$ heures A. M.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 27 FÉVRIER 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin comparaissent.

M. Irving assiste dans l'intérêt de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental.

Les commissaires continuent l'interrogatoire de M. Brydges.

Une note est envoyée à l'honorable J. S. Macdonald, le priant de comparaître demain matin à dix heures.

Reçu une lettre (27 février 1865, No. 33) du secrétaire provincial, annonçant que l'impression des témoignages a été autorisée par Son Excellence en conseil.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 28 FÉVRIER, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

L'honorable J. S. Macdonald, MM. Brydges et Griffin comparaissent.

L'honorable J. S. Macdonald est interrogé.

L'interrogatoire de M. Griffin est commencé.

La lettre suivante est écrite et transmise à M. Brydges :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 28 février 1865.

“ MONSIEUR, — Les commissaires ont l'honneur de vous prier de vouloir bien leur transmettre un exposé de toute réclamation que vous pouvez avoir à faire au nom de la compagnie du chemin de fer de Montréal à Champlain, avec copie du tarif, des tableaux des heures et les états semestriels de cette compagnie pour les deux dernières années.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
“ Directeur-gérant, comp. du ch. de fer G. T.
“ Québec.”

La lettre suivante est adressée à l'imprimeur de la Reine.

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 28 février 1865.

“ MONSIEUR, — Relativement à l'impression des témoignages qui se prennent actuellement devant eux, les commissaires désirent savoir si tous les matins vous pourrez leur transmettre les épreuves corrigées des témoignages du jour précédent, car, s'il en était autrement, leur but ne serait pas atteint en les faisant imprimer à présent, et il faudrait en discontinuer l'impression.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'Imprimeur de la Reine,
“ Québec.”

Reçu de l'Imprimeur de la Reine la réponse à la lettre ci-dessus (28 février 1865, No. 34) annonçant qu'il sera fait selon le désir des commissaires.

Une lettre est envoyée à l'honorable maître-général des postes, transmettant 3 exemplaires de ce qu'il y a de témoignages d'imprimés.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 1ER MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reprise de l'interrogatoire de M. Griffin.

La lettre suivante est adressée à l'honorable maître-général des postes.

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 1er mars 1865.

“ MONSIEUR, — Les commissaires ont l'honneur d'attirer votre attention sur leur lettre du 11 ultimo, à laquelle ils n'ont pas encore reçu de réponse.

“ Le manque des renseignements qu'elle demande est une cause d'embarras pour les commissaires, et ils espèrent que vous voudrez bien les leur faire parvenir le plus tôt possible.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'honorable maître-général des postes,
“ Québec.”

Une lettre est envoyée au maître-général des postes, lui transmettant 3 exemplaires de la suite des témoignages.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 2 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Les lettres suivantes sont écrites et mises à la poste :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 2 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Le directeur-gérant du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton et de l'embranchement de Peterboro, en date du 28 janvier dernier, fait savoir que vous et Thos. Galt, écuyer, avez reçu plein pouvoir de soumettre aux commissaires la réclamation de cette compagnie par eux demandée dans leur lettre du 24 janvier dernier, et qu'ils conseillent de faire par leur lettre du 1er février suivant, de manière à ce qu'ils en puissent recevoir trois exemplaires.

“ Cette réclamation n'est pas encore venue, et les travaux des commissaires ont été entravés et beaucoup retardés par ce fait. Ils demandent en conséquence que vous vous occupiez immédiatement de cette affaire afin que le document leur soit transmis sans plus de retard.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ F. CUMBERLAND, écuyer,
“ Directeur-Gérant comp. du ch. de fer du N.,
“ Toronto.”

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 2 mars 1865.

“ MONSIEUR,—C'est toujours avec hâte qu'ils attendent la réclamation de votre compagnie demandée par leurs lettres du 24 janvier et du 1er février derniers, et que votre surintendant, en date du 8 février dernier, a dit être sous considération.

“ Comme le manque de ce document a été et est encore la cause de beaucoup d'embarras et de retardement, les commissaires demandent avec instance que vous vous en occupiez immédiatement, et ils expriment en même temps l'espoir que ce document leur sera transmis sans plus de retard.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ Commission du service postal par chemins de fer
“ Québec, 2 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires attendent toujours avec hâte les réclamations des compagnies de chemin de fer de Prescott à Outaouais, de Buffalo au lac Huron et de Montréal à Champlain.

“ Ces réclamations ne sont pas encore venues, et les travaux des commissaires ont été entravés et beaucoup retardés par ce fait. Ils demandent en conséquence que vous vous

occupiez immédiatement de cette affaire afin que le document leur soit transmis sans plus de retard.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,
 “ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
 “ Président.

Une lettre est envoyée à l’honorable maître-général des postes, transmettant 3 exemplaires de la suite des témoignages.

WM. HUME BLAKE,
 Président.

VENDREDI, 3 MARS 1865.

Les commissaires s’assemblent à 10 heures A. M.
 Présents : tous les commissaires

“ Département des postes,
 “ Québec, 3 mars 1865.

“ MONSIEUR,—En réponse aux commissaires qui demandent à être informés quand le département pourra leur transmettre un état du poids des malles acheminées sur les lignes de chemin de fer de la province, j’ai l’honneur de vous dire, par ordre du maître général des postes, qu’après être entré en communication hier avec le bureau des inspecteurs sous la direction duquel doit se faire cet état, le maître général des postes a appris qu’il s’écoulerait quelques jours avant qu’il puisse être terminé.

“ La présence aux Etats-Unis de l’inspecteur de Toronto est cause que l’envoi de ce document est retardé, attendu que l’on a besoin de lui pour certains renseignements que demandent les commissaires.

“ J’ai l’honneur d’être monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,
 WM. WHITE,
 “ Secrétaire.

“ A l’Hon. WM. HUME BLAKE, etc., etc.

“ Commission du service postal par ch. de fer.

Le télégramme suivant est envoyé à M. Brydges, à Montréal.

“ Québec, 3 mars 1865.

“ Il faut aux commissaires d’autres instructions du gouvernement et des renseignements du maître général des postes avant qu’ils puissent continuer l’interrogatoire des témoins. Ils n’interrogeront pas samedi prochain. Ils télégrapheront à M. Brydges lorsqu’il seront prêts.

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
 Président.

La lettre suivante est expédiée au gérant général de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental :—

“ Commission du service postal par chemins de fer,
 “ Québec, 3 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l’effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemin de fer pour le service qu’elles font pour le département des postes.

“ Ils désirent vous interroger sur différents points du factum de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, et surtout à l’égard du contrat pour le transport de la malle des Etats-Unis et de tout contrat avec la compagnie de l’Express.

“ Si le contrat avec cette dernière est, par écrit, ils en demandent la production, ainsi que celle du tarif, si tarif il y a, et de tout état des sommes payées à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental en vertu de ce tarif.

“ Les commissaires sollicitent votre présence mercredi prochain, le 8 du courant à 10 heures, et ils vous informent que si vous avez quelque témoignage à produire à l'appui de la réclamation du chemin de fer Grand Occidental, ou quelque exposé à faire, ils seront prêts à les recevoir ce jour-là.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé),

WM. HUME BLAKE.

Président.

“ THOS. SWINYARD, écuyer,

“ Gérant-Général de la comp. du ch. de fer G. O.

“ Hamilton.”

La lettre suivante est adressée au directeur gérant du chemin de fer du Nord :

“ Commission du service postal par chemins de fer,

“ Québec, 3 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemin de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

“ Les commissaires sollicitent votre présence mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures, et ils vous informent que si vous avez quelque témoignage à produire à l'appui de la réclamation du chemin de fer du Nord ou des compagnies de Port Hope, Lindsay et Beaverton, et l'embranchement de Peterboro', ou quelque exposé à faire, ils seront prêts à les recevoir ce jour-là.

“ Le factum de la dernière compagnie et les tarifs demandés ne sont pas encore parvenus aux commissaires.

“ J'ai l'honneur d'être monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé),

WM. HUME BLAKE.

Président.

“ F. CUMBERLAND, écuyer,

“ Directeur-Gérant de la comp. du ch. de fer du N.

“ Toronto.”

La lettre suivante est expédiée au directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc :

“ Commission du service postal par chemins de fer,

“ Québec, 3 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemins de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

“ Les commissaires sollicitent votre présence mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures, et ils vous informent que si vous avez quelque témoignage à produire à l'appui de la réclamation de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, ou des compagnies de Prescott et Ottawa, Buffalo et Lac Huron, Montréal et Champlain, ou quelque exposé à faire, ils seront prêts ce jour-là.

“ Cette lettre dispense de l'avis par télégraphe mentionné dans le télégramme que les commissaires vous ont envoyé aujourd'hui.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé),

WM. HUME BLAKE,

Président.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,

“ Directeur-Gérant de la comp. du G. T.

“ Montréal.”

La lettre suivante est envoyée au président du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton et de l'embranchement de Peterboro.

" MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemins de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

" Si la compagnie que vous représentez a quelque témoignage à produire ou quelque exposé à faire, les commissaires seront prêts à les recevoir mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M.

" Ils désirent aussi être informés si votre compagnie n'a que des trains mixtes ou si elle a aussi des trains de voyageurs.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" (Signé),

WM. HUME BLAKE,

" Président.

" Au Président de la comp. du ch. de fer de

" Port Hope, Lindsay et Beaverton,

" Port Hope, C. O."

La lettre suivante a été expédiée au président de la compagnie du chemin de fer de London à Port Stanley :

" Commission du service postal par chemins de fer,

" Québec, 3 mars 1865.

" MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemins de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

" Si la compagnie que vous représentez a quelque témoignage à produire ou quelque exposé à faire, les commissaires seront prêts à les recevoir mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M.

" Ils désirent aussi être informés si votre compagnie n'a que des trains mixtes ou si elle a aussi des trains de voyageurs : et ils vous annoncent de nouveau qu'ils n'ont pas encore reçu de réclamations de votre compagnie.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" (Signé),

WM. HUME BLAKE,

" Président.

" Au Président de la comp. du ch. de fer de

" London et Port Stanley,

" London, C. O.

La lettre suivante est envoyée au président de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais :

" Commission du service postal par chemins de fer,

" Québec, 3 mars 1865.

" MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemins de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

" Si la compagnie que vous représentez a quelque témoignage à produire ou quelque exposé à faire, les commissaires seront prêts à les recevoir mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" (Votre obéissant serviteur,

" (Signé),

WM. HUME BLAKE,

" Président.

" Au Président de la comp. du ch. de fer de

" Brockville et Outaouais,

" Brockville, C. O."

La lettre suivante est adressée au président de la compagnie du chemin de fer de Shefford et Chambly :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 3 mars 1863.

“ MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, les commissaires entendent depuis quelque temps des témoignages à l'effet de fixer le prix que recevront les différentes compagnies de chemin de fer pour le service qu'elles font pour le département des postes.

“ Si la compagnie que vous représentez a quelque témoignage à produire ou quelque exposé à faire, les commissaires seront prêts à les recevoir mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M.

“ Les commissaires terminent en vous informant de nouveau qu'ils n'ont pas encore reçu de réclamation de la part de votre compagnie.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président,

“ Au Président de la Comp. du ch. de fer de
“ Shefford et Chambly,
“ Waterloo, C. E.

La lettre suivante est expédiée à l'honorable maître-général des postes :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 3 mars 1863.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous prier de leur transmettre le plus tôt possible les réponses que vous avez à faire aux réclamations des compagnies des chemins de fer Grand Occidental, du Nord et de Brockville à Outaouais.

“ Ils prennent aussi la liberté de vous apprendre qu'ils seront prêts mercredi prochain, le 8 du courant, à 10 heures A.M., à recevoir tout témoignage que vous jugerez à propos de produire et se rattachant au sujet de leur enquête.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'Hon. Maître-Général des Postes,
“ Québec.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 4 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 6 MARS, 1865

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de M. Brydges (3 mars 1865, No. 36.) transmettant des rapports, tarifs et tableaux des heures des compagnies des chemins de fer de Montréal à Champlain et d'Outaouais à Prescott.

Reçu de M. Griffin, un état des paiements faits à la compagnie du New York Central Railway par la compagnie de l'Express, (No. 37).

Reçu un télégramme du directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer du Nord (No. 38).

La lettre suivante est expédiée à M. Brydges :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 6 mars 1865.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 3 du courant, dans laquelle vous dites ignorer, en ce qui concerne les compagnies de chemin de fer d'Outaouais à Prescott, de Buffalo au lac Huron et de Montréal à Champlain, s'il est d'autres documents demandés qui n'ont pas été transmis, les commissaires vous font savoir qu'ils n'ont pas encore reçu le factum de votre réclamation au nom d'aucune de ces compagnies.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
“ Directeur-Gérant de la comp. du G. T.
“ Montréal.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

—
MARDI, 7 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est envoyée à l'honorable secrétaire-provincial avec copie de la lettre du 11 février dont elle fait mention :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 7 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de vous transmettre pour votre information, copie d'une lettre par eux adressée au maître-général des postes le 11 du mois dernier.

“ Ils eurent l'honneur de lui en adresser une autre sur le même sujet, le premier du courant, mais ils sont encore à recevoir la réponse de l'une ou de l'autre.

“ Le gouvernement doit sans doute voir qu'il est impossible pour les commissaires de fixer le prix du service postal à faire sans qu'ils soient informés quel service ce sera.

“ C'est sur le renseignement qu'ils demandent que repose l'enquête. Non seulement il devra guider leur décision, mais aussi le cours de l'enquête qui amènera cette décision.

“ Les commissaires demandent, en conséquence, que le gouvernement veuille bien leur faire parvenir le plus tôt possible le renseignement voulu.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre obéissant serviteur,
“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'hon. secrétaire provincial,
“ Québec.

Une lettre est expédiée à l'hon. Malcolm Cameron, le requérant de venir témoigner devant les commissaires, jeudi, le 9 du courant, à 10 heures A.M.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 8 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin comparaissent devant les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 9 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Brydges et Griffin et l'hon. Malcolm Cameron sont présents.

L'hon. M. Malcolm Cameron est interrogé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 10 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de M. Brydges une lettre (8 mars 1865, No. 39) transmettant les réclamations des compagnies de chemins de fer de Montréal à Champlain, de Buffalo au lac Huron et d'Outaouais à Prescott. (*)

Reçu une lettre du secrétaire provincial (9 mars 1865, No. 40) accusant réception de la lettre du 7 du courant.

Reçu une lettre de la compagnie du chemin de fer de London à Port Stanley (7 mars 1865, No. 41) transmettant sa réclamation. (†)

A. Brûnel, écuyer, comparaît devant les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

SAMEDI, 11 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Outaouais une lettre (4 mars 1865, No. 42) en réponse à la lettre du 3 du courant.

A. Brunel, écuyer, comparaît devant les commissaires.

Une lettre est expédiée à Walter Shanly, écuyer, le priant de venir témoigner lundi prochain, à 10½ heures a.m.

WM. HUME BLAKE,
Président.

LUNDI, 13 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin, Swinyard, Cumberland et Brydges comparaissent devant les commissaires. L'interrogatoire de M. Swinyard est commencé.

M. Shanly comparaît et son interrogatoire est commencé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

(*) Imprimée comme le factum de ces chemins de fer dans l'appendice No. 1.

(†) Imprimée comme le factum de la dite compagnie dans l'appendice No. 1.

MARDI, 14 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu la lettre suivante du maître-général des postes (No. 43) :—

“ Québec, 14 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Je suis informé qu'A. Brunel, écuier, peut donner d'importants renseignements sur ce qui fait le sujet de votre enquête. Je demande en conséquence qu'il soit interrogé.

“ W. P. HOWLAND,
“ Maître-général des postes.

“ L'hon. WM. M. BLAKE,
“ Président de la comm. du service postal.”

MM. Griffin, Swinyard, Brydges, Cumberland et Brunel sont présents.
L'interrogatoire de M. Swinyard est continué.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 15 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin, Brydges, Swinyard, Cumberland et Brunel sont présents.
M. Brunel est interrogé.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 16 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin, Brydges, Swinyard et Cumberland comparaissent devant les commissaires.
L'interrogatoire de M. Griffin est continué.
Reçu une note de M. Brunel (16 mars 1865, No. 44) annonçant qu'il ne peut comparaître par suite d'une indisposition.

La lettre suivante a été expédiée à M. Brunel :—

“ Commission du service postal par chemins de fer,
Québec, 16 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires ont appris avec peine votre indisposition. Ils ne désirent pas vous presser de comparaître tant que votre santé ne le permettra pas ; mais, comme il est important que les intéressés sachent quand vous pourrez témoigner, ils vous prient de vouloir bien leur dire quand vous comptez pouvoir le faire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. HUME BLAKE,
Président.

Reçu de M. Brunel la réponse à la lettre ci-dessus annonçant qu'il compte pouvoir comparaître demain.

WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 17 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu du secrétaire-provincial une lettre (17 mars 1865, No. 45) renfermant le décret suivant du conseil transmis comme réponse à la lettre des commissaires du 7 du courant :

“ Copie du rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL en conseil le 16 mars 1865.

“ Vu la communication des commissaires du service postal par chemins de fer, datée du 11 ult., et déclarant que, pour certaines raisons y mentionnées, ils désirent être informés si le gouvernement de Sa Majesté voulait qu'il se bornassent à fixer un prix pour l'usage des trains ordinaires, ou s'il ne désirait pas plutôt qu'ils fixassent un taux pour un service continu, comme l'avait fait le décret du conseil du 12 août 1863, ou tel autre service que l'intérêt public semble exiger.”

“ L'honorable maître-général des postes déclare que, quant à la description du service postal par voie ferrée pour lequel il avait cru nécessaire qu'une commission en fixât le prix, le département des postes avait fait connaître ses vues aux commissaires à l'aide du mémoire qu'il leur avait fait soumettre par le sous-maître général des postes; que le département adhérerait à ces vues, mais qu'il n'entendait pas recommander au gouvernement de tracer une limite aux commissaires sur aucune décision à l'égard du prix du service postal par voie ferrée.

“ Le comité concourt dans la recommandation du maître-général des postes et la soumet respectueusement à l'approbation de Son Excellence.

“ Certifié,

“ [Signé,]

WM. H. LEE,

“ G. C. E.

“ A l'hon. Secrétaire-provincial,

“ Etc., etc., etc.”

MM. Brydges, Swinyard, Cumberland, Brunel et Griffin sont présents.

L'interrogatoire de MM. Griffin et Brunel est continué.

WM. HUME BLAKE,

Président.

SAMEDI, 18 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

L'interrogatoire de M. Brunel est continué et celui de M. Shanly repris et terminé. MM. Griffin, Brydges et Cumberland sont présents,

WM. HUME BLAKE,

Président.

LUNDI, 20 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

L'interrogatoire de M. Brunel est repris et terminé.

M. Brydges est interrogé de nouveau.

M. Cumberland est interrogé.

L'interrogatoire de M. Griffin est repris et terminé.

WM. HUME BLAKE,

Président.

MARDI, 21 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin et Brydges sont présents.

M. Brydges est entendu pour la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

M. Brydges suggère un compromis pour le réglemant des difficultés entre le département des postes et le Grand-Tronc.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 22 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

MM. Griffin et Brunel comparaissent devant les commissaires.

La lettre suivante est expédiée à l'honorable maître-général des postes :—

“ Commission du service postal par chemins de fer,
Québec, 22 mars 1865.

“ MONSIEUR,—Les commissaires désirent savoir si *tous* les procès-verbaux de la commission doivent être imprimés, et si oui, à quel nombre d'exemplaires ?

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

“ L'hon. maître-général des postes,
“ Québec.”

La lettre et le rapport suivants ont été envoyés à l'honorable secrétaire provincial :—

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 22 mars 1865.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport spécial des commissaires et de vous prier de vouloir bien le faire parvenir à Son Excellence le gouverneur-général.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé,) WM. HUME BLAKE,
“ Président.

A l'hon. Secrétaire-provincial,
“ Québec.”

AU TRES-HONORABLE CHARLES STANLEY, VICOMTE MONCK, GOUVERNEUR-GÉNÉRAL DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD,
Etc., Etc., Etc.

“ Plaise à Votre Excellence,

“ Les commissaires chargés de faire une enquête au sujet du service postal par voies ferrées n'ont pas encore rédigé leur rapport général ; mais M. Brydges leur ayant fait une proposition de la nature d'un compromis au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, ils croient à propos de faire, pour l'information de Son Excellence, un rapport distinct sur cette proposition.

“ M. Brydges propose de passer un contrat avec le département des postes pour une période de 5 ans, à compter du 31 du courant.

“ Le service consistera en un train quotidien entre Sarnia et Québec, en chaque sens, le dimanche excepté. Ces trains devront partir chaque soir de Québec et de Sarnia, respectivement, et parcourir toute cette ligne.

“ Il y aura en sus un train de nuit entre Montréal et Toronto, en chaque sens, le dimanche excepté. Ces trains parcourront aussi toute cette ligne en correspondance avec le train de jour entre Sarnia et Toronto de manière à faire un service continu entre Montréal et Sarnia.

“ Les trains ci-dessus devront arrêter aux stations désignées par le département des postes.

“ Sur tous les embranchements, au moins un train, en chaque sens, sera expédié chaque jour—le dimanche excepté—lequel arrêtera à toutes les stations.

“ En sus de ce qui précède, le département des postes aura l'usage de tout autre train de voyageurs que la compagnie pourra faire marcher pendant la durée du contrat, et la compagnie s'oblige à réserver un char pour un bureau de poste ambulante sur chaque train lorsque l'exigera le département des postes.

“ Le compartiment du bureau de poste aura 16 pieds de long (au lieu de douze comme auparavant) et occupera toute la largeur du char. Ces compartiments seront aménagés selon une spécification que fournira le département des postes, et bien chauffés et éclairés.

“ Les officiers de la poste seront transportés gratuitement sur le char de la poste, et des billets seront à cet effet donnés comme ci-devant.

“ Pour le prix qui sera payé en vertu de ce contrat sera compris le transport des malles européennes entre Québec et Montréal et la ligne frontière, tel qu'il se fait aujourd'hui. Ce service exige un train spécial de Québec à Montréal chaque fois que le paquebot arrive plus de cinq heures avant le départ du train régulier; mais lorsque des trains spéciaux seront expédiés entre Portland et Montréal par ordre du département des postes, ils seront payés comme trains spéciaux entre Portland et la ligne frontière à raison de \$1 par mille.

“ Tout service accessoire sera fait par la compagnie. Ce service comprend le voiturage des malles entre toutes ces stations et les différents bureaux de poste, et il sera fait selon les réglemens actuels du département, à moins que de son consentement ces réglemens soient changés.

“ En considération du service ci-dessus, le gouvernement du Canada devra payer au Grand Tronc les sommes suivantes, par paiements trimestriels et égaux, savoir :

D'avril 1865 à avril 1866.....	\$150 00 par mille.
“ 1866 “ 1867.....	152 50 “
“ 1867 “ 1868.....	155 00 “
“ 1868 “ 1869.....	157 50 “
“ 1869 “ 1870.....	160 00 “

“ Le prix à payer pour le service fait par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc depuis 1858 devra être calculé au taux de \$150 par mille, en déduisant la somme pour le service accessoire et le service spécial pour les malles européennes.

“ Il semble que le service ainsi proposé par M. Brydges est spécial et à la fois commode pour le public et le département des postes; car ce dernier pourra se servir de tous les trains additionnels expédiés par la compagnie, et c'est là un avantage qui pourrait être d'une grande importance avant l'expiration du contrat, bien qu'aujourd'hui il ne paraisse pas nécessaire. Les facilités de transport, que M. Griffin dit être insuffisantes même aujourd'hui sur plusieurs parties du chemin, seraient augmentées d'un quart, ce contrat comprendrait le service à l'aide de dépêches closes, estimé par M. Mowat à \$7,000 par année sur le chemin de fer Grand-Tronc, le service accessoire et celui des malles européennes qui, jusqu'ici, ont coûté au département environ \$34,000 par année.

“ A raison de ce qui précède et des réclamations du Grand-Tronc que fera connaître leur rapport général, et considérant le tout au point de vue des témoignages rendus devant eux, les commissaires sont d'avis qu'un contrat basé sur la proposition de M. Brydges serait avantageux au service public.

“(Signé)

“ WM. HUME BLAKE,
“ CHAS. D. DAY,
“ G. W. WICKSTEED.

“ Québec, 22 mars 1865.”

Reçu un télégramme (No. 47) de M. Brydges, demandant une copie de sa lettre d'hier.

WM. HUME BLAKE,
Président.

JEUDI, 23 MARS 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Copie de la lettre de M. Brydges du 21 du courant lui est envoyée conformément à son télégramme d'hier.

Reçu une lettre (23 mars 1865, No. 48) du secrétaire provincial, accusant réception du rapport spécial des commissaires, en date du 22 courant.

(Signé,) WM. HUME BLAKE,
Président.

VENDREDI, 24 MARS 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A.M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre du département des postes (24 mars 1865, No. 49), renfermant copie du décret du conseil suivant :

“ *COPIE du rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif approuvé par SON EXCELENCIE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL en conseil le 23 mars 1865.* ”

“ Vu la lettre de l'honorable W. H. Blake, président de la commission du service postal par chemins de fer, demandant si les procès-verbaux de la commission doivent être imprimés, et si oui, à quel nombre d'exemplaires ;

“ L'honorable maître-général des postes soumet que, puisque les témoignages entendus par la commission doivent être imprimés, les frais ne seraient que peu augmentés en faisant imprimer le tout, et il recommande en conséquence que toutes ses délibérations soient imprimées au nombre ordinaire d'exemplaires pour la distribution en parlement.

“ Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Son Excellence.

“ Certifié.

“ A l'honorable
“ Maître-Général des Postes,
“ etc. etc. etc.,
“ Québec.”

“ (Signé,) ”

W. H. LEE,
G. C. E.

WM. HUME BLAKE, Président.

SAMEDI, 25 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 A. M.

Présents : tous les commissaires.

Reçu une lettre de C. W. Moberly, écuier, au nom de la compagnie du chemin de fer du Nord (23 mars 1865, No. 50), et renfermant l'affidavit de l'honorable J. C. Morrison.*

La lettre suivante a été envoyée à l'honorable maître-général des postes :

“ Commission du service postal par chemins de fer,
“ Québec, 25 mars 1865.

“ Monsieur,—Les commissaires prennent la liberté de demander si un espace additionnel sera nécessaire sur aucun des chemins de fer.

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

“ L'hon. maître-général des postes,
“ Québec.”

(Signé,) WM. HUME BLAKE,
Président.

WM. HUME BLAKE, Président.

* Cet affidavit est imprimé avec les témoignages dans l'appendice No. 2.

LUNDI, 27 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

WM. HUME BLAKE,
Président.

MARDI, 28 MARS, 1865.

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

Reçu de M. Cumberland, une lettre (24 mars 1865, No. 51) avec incluses.
Reçu de l'honorable maître-général des postes la lettre suivante :

“ Département des postes,
“ Québec, 27 mars 1865.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 25 du courant, à l'effet que les “ commissaires soient informés si un espace additionnel sera nécessaire sur aucun des chemins de fer.

“ L'espace réservé jusqu'ici pour la poste n'est pas le même sur aucune des principales lignes du chemin, car, selon que j'en ai été informé, il varie de huit à quatorze pieds sur la longueur du char, et dans quelques cas il n'occupe qu'une partie de la largeur.

“ L'espace ainsi réservé dans bien des chars sur les lignes principales du Grand-Tronc et du Grand-Occidental est insuffisant au service public.

“ De Québec à Sarnia, de Montréal à la ligne frontière, sur le Grand-Tronc, de Montréal à St. Jean, sur le chemin de Montréal à Champlain, du Pont Suspendu à Windsor et d'Hamilton à Toronto sur le Grand-Occidental, l'espace réservé devrait être d'au moins quinze pieds sur la longueur et l'entière largeur du char, ou le tiers d'un char de 45 pieds.

“ Sur les autres chemins, un espace de treize pieds serait suffisant.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ W. P. HOWLAND,

“ Maître-Général des Postes.

“ L'hon. WM. BLAKE, etc., etc., etc.,

“ Président, de la comm. du service postal par ch. de fer ”

WM. HUME BLAKE,
Président.

MERCREDI, 29 MARS, 1865

Les commissaires s'assemblent à 10 heures A. M.
Présents : tous les commissaires.

La lettre suivante est envoyée à l'honorable secrétaire-provincial, avec le rapport et le compte y mentionnés :

“ Québec, 29 mars 1865.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-joint le rapport général de la commission du service postal par chemins de fer, et de vous prier de vouloir bien le soumettre à Son Excellence le gouverneur-général en conseil le plus tôt que faire se pourra.”

“ Ci-joints se trouvent aussi les comptes de la commission.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé.)

WM. HUME BLAKE,

“ Président.

“ L'hon. Secrétaire-Provincial.”

WM. HUME BLAKE,
Président.

APPENDICE No. 1.

FACTUMS, ETC.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

SERVICE POSTAL.

Mémoire des faits allégués à l'appui de la réclamation de la compagnie, rédigé pour les commissaires du service postal.

Par un décret du 15 novembre dernier, le gouvernement du Canada ayant recommandé la nomination d'une commission chargée de fixer le prix qui devra être payé pour le voiturage des malles par chemins de fer, et cette recommandation ayant été approuvée par Son Excellence le gouverneur-général, une commission sous le grand sceau de la province, en date du 10 décembre 1864, a été chargée de s'enquérir de la question générale du service postal par voies ferrées, surtout en ce qui concerne le chemin de fer Grand Tronc et toute autre compagnie de chemin de fer qui pourrait avoir formellement protesté contre le prix jusqu'ici accordé pour le transport des malles.

La commission une fois constituée, il était du devoir du représentant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc de faire un exposé des faits aussi clairs et aussi concis que possible, afin d'obtenir une décision la plus promptement possible.

Pour que les commissaires puissent se prononcer avec exactitude sur la question à eux soumise, il est nécessaire d'élucider cette question, qui est devant le gouvernement et la législature du pays depuis plus de trois ans.

Une longue correspondance sur ce sujet a déjà été échangée entre le gouvernement canadien et la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et beaucoup de cette correspondance a été imprimée et mise devant la législature. Il n'y a pas lieu de reproduire ici tous les faits de cette correspondance, mais le but de ce mémoire sera de mettre en relief les principaux d'une manière aussi concise que possible, pour l'information des commissaires.

L'importance de cette affaire, dans laquelle se trouve en jeu une somme de £2,000,000 à £3,000,000, excusera, nous l'espérons, la longueur inévitable de ce factum.

La compagnie du chemin de fer Grand Tronc est constituée depuis 1852 par divers actes de la législature.

Cette législation suivit certains actes qui eurent priurement place dans nos statuts et qui pourvoyaient à la construction de l'artère principale du chemin de fer depuis les confins ouest du Canada jusqu'à l'Océan Atlantique à Halifax. Ces actes rendent le pays directement, et les municipalités le long du chemin indirectement garants de l'intérêt de tout le capital qu'il a fallu verser pour la construction de cette grande voie.

L'intention de ces lois ne fut pas mis à effet réellement, car, en 1853, le gouvernement du Canada parvint à prendre des arrangements avec des capitalistes et autres en

Angleterre, à l'aide desquels la construction du chemin de fer Grand Tronc, de Québec à Sarnia, fut obtenue [2] * à des conditions qui n'exigeaient pas de la province une contribution aussi forte que celles voulues par les actes passés précédemment.

En vertu des arrangements de 1853, les travaux du Grand Tronc furent commencés et poursuivis jusqu'à l'époque où la compagnie se trouva dans de grandes difficultés financières, difficultés dues en partie à la guerre de Russie avec l'Angleterre, au manque de récoltes en Canada et à d'autres circonstances désavantageuses. Divers actes furent alors passés dans le parlement canadien relativement à la position de la compagnie et à ses arrangements avec la province.

Entrer dans de longs détails sur les diverses phases par lesquelles sont passées les négociations relativement à ces actes serait inutile ; il suffira de dire que la somme affectée jusqu'ici au Grand Tronc par le Canada s'élève à £3,112,500 sterling, chiffre qui est de 19 pour cent de moins que son prix de revient, ainsi qu'on peut le voir par les derniers comptes publiés par la compagnie, abstraction faite du coût des lignes louées aux États-Unis.

Mais cette somme de £3,112,500 est très-éloignée de celle que le pays aurait eu à verser en vertu des actes déjà cités et qui furent passés en 1849-50.

Il est aussi à remarquer qu'au début de l'entreprise du Grand Tronc, bien des choses, qui n'étaient pas alors projetées, ont été exécutées depuis, entre autres le pont Victoria. Ce pont, qui a un peu moins de deux milles de longueur, a coûté près de £1,500,000 sterling, ou presque £750,000 sterling par mille. On ne projetait pas non plus de construire la ligne de Québec à la Rivière-du-Loup, 110 milles, qui a coûté au moins £880,000 ; ni non plus celle d'Arthabaska aux Trois-Rivières, qui a coûté au Grand Tronc près de £300,000 sterling—lignes qui probablement ne rapporteront de sitôt assez pour subvenir à leurs frais d'exploitation ; ni non plus de souscrire £100,000 sterling pour des embranchements dans le Haut-Canada, et sur laquelle somme on n'a pas encore reçu un seul sou d'intérêt.

Par les arrangements, la compagnie du Grand Tronc s'est aussi trouvée obligée de construire une ligne de 22 milles de Ste. Marie à London, qui a coûté près de £200,000 sterling, et qui, bien qu'avantageuse à la section du pays qu'elle traverse et à London, qui se trouve correspondre ainsi avec tout le système de voies ferrées du Grand Tronc, ne faisait pas partie du premier projet.

En considérant ces faits et le peu de trafic sur la ligne de Richmond à la Rivière-du-Loup, distance de 200 milles, il faut certainement admettre que les constructions citées et dont il n'était pas question dans le premier projet du chemin de fer, se sont élevées à une somme égale à celle donnée par le Canada au Grand Tronc. D'un autre côté, il est indubitable que d'un bout à l'autre de la province la construction de ce chemin de fer a non seulement augmenté considérablement la valeur des terres situées à une distance raisonnable de la ligne, mais elle a été aussi d'un immense avantage pour la société en général en lui ouvrant des marchés pendant toute l'année et une communication constante avec les diverses parties de la province et le pays voisin.

Ces faits ne sont ici cités qu'en ce qu'ils peuvent être favorables à la rémunération [3] du service postal, c'est-à-dire au prix que le gouvernement devrait accorder au Grand Tronc pour ce service.

Laissant maintenant de côté cette question et les considérations qui viennent d'en être déduites, nous dirons qu'en 1861, la compagnie du Grand Tronc s'est vue dans l'impossibilité de faire face à ses obligations envers ses porteurs de bons par suite de ses embarras financiers causés par la guerre de Russie.

La somme actuellement dépensée pour la voie du Grand Tronc s'élève à plus de £16,000,000 sterling, et comme on l'a dit plus haut, la province a contribué à ce chiffre pour £3,112,500 avancés par elle pour aider à la construction des travaux de cette route.

Dès 1859 la compagnie s'est trouvée dans de sérieuses difficultés financières. À cette époque, une grande partie de ses travaux n'étaient pas terminés—le prolongement jusqu'à la frontière ouest, à Sarnia, n'était pas achevé—le pont Victoria demandait encore de grands déboursés avant d'être fini, et il en était ainsi pour diverses portions des parties du Grand Tronc alors ouvertes qu'il fallait achever pour satisfaire au trafic, sans compter l'établissement de stations et l'achat du fonds de roulement nécessaire.

* Les chiffres entre crochets renvoient à la page du mémoire cité dans les témoignages.

Si la compagnie avait pu alors prévoir les futurs embarras financiers du Canada, elle n'aurait pu faire autrement que de se déclarer incapable de surmonter les difficultés qui se présenteraient et de faire savoir au gouvernement et au peuple canadien que malgré son ardent désir de terminer son chemin et de le munir suffisamment de voitures, elle se trouvait dans de trop mauvaises circonstances pour continuer son entreprise; et qu'à raison de ce qu'elle avait été forcée à de fortes dépenses qui n'étaient pas prévues au début de l'entreprise, le seul moyen auquel elle pouvait recourir était de suspendre les travaux jusqu'à ce que des arrangements pussent être pris pour obtenir les fonds nécessaires à leur reprise et continuation.

A l'époque dont il s'agit ici, il fallait de très fortes sommes pour continuer les travaux.

Au lieu d'agir ainsi, ceux qui possédaient le plus d'intérêts dans le Grand Tronc préférèrent prendre la sérieuse responsabilité de poursuivre eux-mêmes les travaux plutôt que d'encourir le blâme d'avoir manqué à leurs engagements, bien que selon eux, ces engagements se trouvaient annulés par le fait que la compagnie avait été obligée à des travaux imprévus. C'est ainsi que les travaux se continuèrent, et qu'au commencement de 1860 la ligne fut ouverte jusqu'à Sarnia. Le pont Victoria fut aussi ouvert, et la ligne entière de la Rivière-du-Loup à Sarnia, y compris les prolongements jusqu'à Island Pond; la contribution aux embranchements de l'ouest et à l'embranchement de London, ouverte à la circulation.

Cependant, plusieurs parties de ces travaux étaient encore incomplètes, et le matériel roulant et le nombre de stations insuffisants; mais on suppléa du mieux possible à ce qui manquait.

Le résultat fut que vers le milieu de 1861, c'est-à-dire deux ans après que les intéressés auraient dû suspendre les travaux, le Grand Tronc se trouvait à peu près terminé, bien qu'il restât encore beaucoup de dépenses à faire [4] pour ses stations et pour son matériel roulant, de sorte qu'en 1861, la compagnie du Grand Tronc se trouva débitrice d'au moins £2,500,000 sterling en sus du capital prélevé.

Une partie considérable de ce montant était due en Canada, c'est-à-dire à la banque du Haut-Canada et à des particuliers qui avaient fourni le matériel roulant et construit des gares à l'entreprise, et la balance, qui était sans doute considérable, était due à des particuliers en Angleterre qui avaient fourni des fonds pour faire exécuter les travaux.

Avec cet état de choses réunies à la dépression du commerce canadien et à l'insuffisance du roulage, il devenait évident qu'avant peu la compagnie serait incapable de faire face à ses engagements, et ses porteurs de bons furent informés de l'impossibilité où elle se trouvait de payer l'intérêt qui leur était dû.

Ces bons, qui s'élevaient à plus de six millions sterling, se trouvaient presque tous en Angleterre et disséminés entre les mains d'un grand nombre de financiers de ce pays. Le choc qu'éprouva le crédit canadien, à la nouvelle que le paiement de l'intérêt sur une aussi forte dette en bons était suspendu, eut naturellement l'effet de le diminuer, car les effets publics du Canada subirent une baisse considérable.

À la suite de nombreux pourparlers entre les intéressés du Grand Tronc en Angleterre, et après que les créanciers de la somme de £2,500,000 eurent pris les mesures nécessaires pour s'assurer autant que possible du recouvrement de leurs créances, tous furent convaincus que des difficultés harrassantes les attendaient s'il n'était pris quelque arrangement capable de remettre sur pied la compagnie du Grand Tronc, car, autrement, cette dernière éprouverait un tort considérable, d'autant qu'elle se trouvait dans l'impossibilité de pouvoir prélever aucune somme nécessaire à l'achèvement des parties non complètes de son entreprise et à l'acquisition du matériel exigé pour le trafic.

Il parut de même évident que ces difficultés se compliqueraient des questions de savoir qui était le légitime propriétaire du mobilier roulant employé sur le chemin, des lignes affermées par le Grand Tronc et d'une foule d'autres choses dont l'énumération est inutile, et qu'elles empêcheraient l'exploitation du chemin de fer Grand Tronc, et cela à une époque de l'année où la navigation du St. Laurent et des lacs est interrompue, ce qui eut fait un tort considérable au commerce de tout le Canada.

Dans le but d'éviter d'aussi désastreuses conséquences, les directeurs (à Londres) du chemin de fer Grand Tronc présentèrent le mémoire suivant à Son Excellence, daté le 30 juillet 1860 (page 3, Livre Bleu, No. 1):—

“ A Son Excellence le très Honorable Sir Edmund Head, Baronnet, C. P. K. C. B., Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc. :—

“ La pétition des soussignés, directeurs à Londres de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, expose :—

“ Que vos pétitionnaires sont directeurs, à Londres, du chemin de fer Grand Tronc du Canada, entreprise dûment sanctionnée par plusieurs actes de la législature canadienne ;

“ Que depuis quelque temps, toute l'étendue de la ligne, comptant 1096 milles, et comprenant le pont Victoria, de deux milles de long, a été ouverte au roulage ;

“ Que par suite de difficultés financières et autres, les affaires de la compagnie sont, depuis bientôt deux ans, dans un fort mauvais état ;

“ Que le revenu du roulage a été insuffisant pour payer les loyers des lignes affermées, et l'intérêt des obligations souscrites par débentures ;

“ Que la compagnie est endettée à des créanciers judiciaires et autres, pour près de deux millions et demi sterling ;

“ Que, ainsi qu'il appert par le rapport des commissaires nommés par Votre Excellence au mois de novembre dernier, la ligne est sur plusieurs points en mauvais état et demande des réparations considérables même au seul point de vue de la sûreté publique ;

“ Qu'il appert aussi par le rapport des mêmes commissaires que des améliorations considérables sont urgentes dans les stations et les *termini* de la ligne, et qu'il faudrait un fonds roulant plus considérable pour répondre aux besoins du commerce de la province ;

“ Vos pétitionnaires représentent de plus à Votre Excellence ;

“ Qu'à une grande assemblée de porteurs de bons et actionnaires tenue à “ London Tavern ” dans cette ville, le 2 janvier dernier, un comité spécial de sept porteurs de bons et actionnaires fut nommé pour conférer avec les directeurs “ sur toutes les affaires de la compagnie et pour examiner les moyens de munir la compagnie d'outillage et de fonds roulant, ainsi que de la faire sortir de ses difficultés financières du moment.”

“ Robert Wigram Crawford, écuyer, membre du parlement pour la cité de Londres, fut nommé président de ce comité, et William Newmarch, éc., M. S. R., vice-président ;

“ Le comité a, depuis dix mois, poursuivi son enquête avec activité et a publié deux rapports, savoir, un premier rapport en date du 6 février 1861, un second rapport en date du 9 juillet 1861, dont des copies sont envoyées à Votre Excellence avec cette pétition.

“ A une assemblée des porteurs de bons et actionnaires tenue à la “ London Tavern ” en cette ville, le 19 juillet courant, le plan de réorganisation et de secours pécuniaires proposé par le comité spécial dans son second rapport fut adopté et ne rencontra que cinq ou six opposants ; de plus, la résolution suivante fut adoptée par la même assemblée, savoir : “ que, en raison de l'urgence et de la haute importance de cette affaire, les directeurs soient invités à faire appel aux autorités canadiennes et à prendre les mesures qu'ils jugeront nécessaires pour obtenir la plus prompte législature possible relativement aux différents sujets mentionnés dans les rapports des directeurs et du comité.”

“ Vos pétitionnaires désirent représenter à Votre Excellence qu'on ne saurait adopter aucune mesure pour réorganiser et secourir la compagnie de chemin de fer Grand Tronc tant que le projet adopté à l'assemblée du 9 juillet courant, n'aura pas été soumis à la législature canadienne.

“ Vos pétitionnaires désirent aussi attirer tout particulièrement l'attention de Votre Excellence sur le fait que les membres composant le seul bureau légal de la compagnie,— c'est-à-dire les directeurs agissant comme premiers officiers de la compagnie à Montréal, ont envoyé leur résignation, et ne gardent leur charge qu'en attendant l'organisation d'un nouveau bureau.

“ Parmi les recommandations les plus importantes contenues dans le second rapport du comité spécial et adoptées à l'assemblée générale, on trouve les suivantes, savoir :

“ (1) Des propositions pour prélever en Angleterre une somme de £500,000, qui servirait à compléter et à équiper la ligne.

“ (2) Des propositions demandant à la législature canadienne de capitaliser les paiements à faire pour le service des mailles et le transport militaire des 25 ou 30 prochaines années, pour la somme d'un million et demi sterling en bons provinciaux.

“ Le comité spécial a également émis le projet de faire immédiatement tous les efforts possibles pour réussir à offrir au moyen de ces mesures, au commerce de l'automne de 1861,

toutes les facilités quant au matériel nécessaire à la commodité, à l'encouragement et à la sûreté du roulage.

Vos pétitionnaires représentent de plus à Votre Excellence, que, en considération des nombreux embarras et des procès toujours grossissants, auxquels la ligne se trouve aujourd'hui exposée et continuera d'être exposée tant que le projet de réorganisation, adopté le 19 juillet courant, ne sera pas mis à effet, vos pétitionnaires craignent de voir la ligne arrêtée de jour en jour au grand détriment, perte et désavantage de la province et de tous les intéressés.

" En considération des faits et arguments ci-dessus énoncés, vos pétitionnaires s'adressent avec tout le respect possible, à Votre Excellence en conseil, pour la prier de convoquer le parlement le plus tôt possible, au plus tard dans la première semaine de septembre prochain ; et vos pétitionnaires osent respectueusement proposer que parmi les premières questions dont la législature devra s'occuper, celle de la réorganisation et du secours de la ligne en fasse partie, cette réorganisation et ce secours devant concorder avec les résolutions ci-dessus mentionnées que vos pétitionnaires ont été chargés par l'assemblée du 19 juillet courant, de soumettre aux " autorités canadiennes," afin d'obtenir la plus prompte législation possible.

" Vos pétitionnaires désirent très respectueusement, en terminant, baser leur appel à Votre Excellence sur les trois principaux points suivants, savoir :

" (1) Nécessité d'une prompte décision du parlement canadien sur le prélèvement en Angleterre de £500,000 stg., pour achever, compléter, réparer et équiper la ligne.

" (2) Nécessité d'une prompte décision du parlement canadien à l'égard de la réorganisation de la constitution et de l'administration de la compagnie, et la capitalisation des paiements du service des malles et du transport militaire.

" (3) Enfin, nécessité d'une prompte action de la législature pour faire disparaître les obstacles qui embarrassent la compagnie et les procès désastreux qui menacent de rendre à la ligne tout fonctionnement quotidien impossible.

" Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

(Signé,)

"

"

"

"

"

" THOMAS BARING,

" GEO. CARR GLYNN,

" K. D. HODGSON,

" WILLIAM CHAPMAN,

" H. WOLLASTON BLAKE.

" Bureau de la compagnie du ch. de fer Grand Tronc du

" Canada, 21 Old Broad Street, London,

" E. C., 30 juillet 1861."

En consultant ce mémoire, on verra qu'ils avaient trois objets principaux en vue :—

1. La réorganisation de la compagnie de manière à ce que cessa tout litige à l'égard des droits des créanciers, et pour une période définie, à l'égard de la forclusion de leurs réclamations pour intérêt non payé, les droits des porteurs de bons devaient cesser en vertu d'un acte du parlement canadien.

2. Obtenir du parlement l'autorisation de limiter de nouveau les droits des porteurs de bons et d'émettre des bons privilégiés sur tous ceux existant jusqu'à concurrence de £500,000 sterling, pour pourvoir à la construction de gares et à l'acquisition des voitures nécessaires à l'exploitation de la voie ferrée.

3. Faire des arrangements pour le service postal, qui, jusque là, n'avait jamais été suffisamment payé, dont le prix formerait un fonds sur lequel les créanciers de la compagnie, jusqu'à concurrence de £2,500,000 sterling, pourraient toucher des intérêts sur ce fort montant dépensé pour l'avantage du Canada à l'achèvement des parties non terminées du chemin de fer et du pont Victoria, dépense dont le Canada aurait eu à se charger de toute nécessité si les créanciers n'avaient pas pris les devants.

Il est à peine utile de faire observer que le Canada n'eût jamais permis que la voie du Grand Tronc restât incomplète, ni qu'elle fut interrompue sur quelque point intermédiaire entre Toronto et Sarnia, et au milieu d'une forêt. Il en eut été de même pour le pont Victoria, qui réunit les partis est et ouest du pays, et qui est le seul moyen possible de communication

durant l'hiver entre la partie du Canada située au nord du St. Laurent et l'Océan Atlantique.

Si dans la première partie de 1859 la compagnie du Grand Tronc s'était déclarée tout-à-fait incapable de satisfaire aux demandes pressantes qui l'assiégeaient, ainsi que d'avancer les fonds nécessaires à l'achèvement des travaux ci-dessus mentionnés, il est incontestable que d'une manière ou d'une autre le Canada [7] eut pourvu aux moyens d'obtenir ces fonds.

Le mémoire qui vient d'être cité au long a eu pour résultat un rapport du ministre des finances, présenté au Conseil Exécutif le 1er octobre 1861, lequel a été imprimé pour l'information du parlement. [Page 5, Livre Bleu No. 1.]

Après l'exposé des conclusions du mémoire, ce rapport déclare "qu'il est suffisant d'attirer l'attention sur les conséquences désastreuses qui découleraient de l'interruption de la ligne, et il croit que, s'il est possible d'éviter une pareille calamité sans nuire à d'autres intérêts plus importants, il est du devoir du gouvernement d'intervenir." Il dit ensuite que les chemins de fer canadiens protestent tous contre la rémunération qu'ils reçoivent en échange du service postal fait par eux.

Il dit de plus que la manière de fixer le prix de cette rémunération est susceptible de beaucoup d'objections; qu'il serait à propos que cette question fut reconsidérée, vu que le gouvernement et la compagnie diffèrent beaucoup à l'égard de ce prix, et il demande en conséquence que toute l'affaire soit soumise à l'arbitrage de trois personnes désintéressées. De concert avec cette mesure, le ministre des finances démontre la nécessité d'une complète et parfaite réorganisation des affaires de la compagnie, afin d'éviter au pays les désastreux effets pouvant résulter de la suspension de l'exploitation de cette voie ferrée.

Il avait d'abord été proposé en Angleterre qu'un délai de plus de cinq ans fut accordé à la compagnie, durant lesquels serait réduit le taux de l'intérêt sur ces bons, et le droit pour les porteurs de poursuivre, suspendu; mais le ministre des finances déclara ce délai trop court pour que la compagnie put sortir des difficultés où elle se trouvait.

Le ministre des finances n'était pas d'avis qu'il fut accédé à la requête du mémoire concernant la prompte convocation de la législature.

Ce rapport fut adopté par le conseil et copie en fut communiquée à la compagnie. Aussitôt après réception de cette réponse du gouvernement, les divers intéressés du chemin de fer Grand Tronc adhèrent aux vues exprimées par le gouvernement et se décidèrent pour une réorganisation complète et pouvant les mettre à l'abri de toute poursuite judiciaire de nature à interrompre l'exploitation de cette voie. Au commencement de 1862, un acte fut en conséquence présenté au parlement, lequel reçut la sanction royale le 9 juin de la même année et fut ensuite accepté, tel que passé, par les créanciers, porteurs de bons et autres intéressés de la compagnie.

Ci-suit le préambule de cet acte, sur lequel les commissaires sont respectueusement priés de diriger leur attention.

"Considérant que l'intérêt sur tous les bons de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada est arriéré, de même que le loyer des chemins de fer loués à cette compagnie; et considérant que la compagnie a contracté des dettes bien considérables tant en Canada qu'en Angleterre, sur simple contrat, envers diverses personnes et corporations, et que plusieurs des créanciers ont obtenu des jugements contre elle, et qu'un grand nombre d'actions sont actuellement en litispendance à cet égard; et considérant que la circulation du trafic par la voie du chemin de fer, fait de la plus grande importance pour les intérêts de la province,—est par là mise en péril; et considérant que les conditions d'un compromis ont été provisoirement arrêtées entre les différentes classes des créanciers et la compagnie, mais que, dans le but de faciliter et parfaire tel compromis, il est besoin de l'intervention de la législature de cette province; à ces causes, etc."

Les principaux traits de cet acte sont les suivants:—

1o. Tout droit d'action quelconque que les créanciers de la compagnie pouvaient avoir ou ont eu jusqu'à ce temps pour le recouvrement de leurs créances sur le mobilier roulant ou autres propriétés de la compagnie doit absolument cesser, et ce droit leur est enlevé par autorité du parlement.

2o. Les porteurs de bons actuels furent placés dans une position inférieure à celle qu'ils occupaient avant lorsque la législature décréta que la compagnie aurait le droit d'émettre pour £500,000 sterling de bons à 6 par cent d'intérêt, lesquels devaient être une

créance privilégiée recouvrable sur tous les bénéfices nets de la compagnie et jusqu'à concurrence de cet intérêt de £30,000 sterling par année, car ce décret dépréciait les bons alors entre les mains des créanciers de la compagnie.

30. Tous les porteurs de bons du Grand-Tronc dont les créances réunies s'élevaient au montant de £6,500,000 sterling se trouvaient absolument privés d'exercer le droit de poursuivre le recouvrement de leur créance, non seulement à l'égard de l'intérêt alors dû et s'élevant à une très forte somme, mais aussi d'exercer leurs droits pour une période de dix ans à compter de la passation de l'acte si le revenu net de la compagnie était insuffisant pour payer l'intérêt des fonds placés par eux dans cette entreprise, sans compter l'obligation qui leur était faite d'accepter un intérêt plus faible durant ces dix années.

De sorte que les premiers et deuxième porteurs de bons qui avaient une première hypothèque sur les biens de la compagnie et droit à un intérêt de 6 pour cent sur leurs bons s'élevant à la somme de £3,112,500 sterling, virent cet intérêt forcément réduit à 5 pour cent pour dix ans.

Vers l'époque de la passation de cet acte, ceux qui avaient des bons au montant de £500,000 sterling dont l'échéance n'était pas éloignée et l'intérêt grandement arriéré, furent contraints d'échanger ces bons pour des actions privilégiées, dont l'intérêt, pour une période de dix ans, devait être réduit de 7 à 4 pour cent, et cela tout en étant privés de leur droit de poursuivre, même dans le cas de non paiement de l'intérêt au taux réduit.

Une autre classe de porteurs de bons s'élevant à la somme de £3,000,000, portant intérêt à 6 pour cent, et dont l'échéance devait arriver à des époques diverses, a été abolie de la même manière et les porteurs de bons ont été forcés d'accepter des actions privilégiées dans la compagnie, à un intérêt, pour une période de dix ans, de trois au lieu de six pour cent, et comme porteurs de bons privés de leur droits si la compagnie se trouvait incapable de payer l'intérêt même au taux réduit.

Les affaires de la compagnie se trouvèrent de la sorte parfaitement rétablies selon le désir du gouvernement Canadien ; et l'acte du parlement du Canada, en ôtant aux créanciers ou porteurs de bons tout droit de poursuite contre la compagnie, les mettait dès lors dans l'impossibilité de lui nuire.

Il est à croire que nulle part on n'ait procédé d'une telle manière, ni que l'on ait vu que des personnes dont les fonds avaient été employés à construire un chemin de fer se soient montrées prêtes à sacrifier leurs droits et à se priver elles-mêmes de cette protection que la loi leur assurait avant le 9 juin 1862.

Toutes ces mesures suggérées par le gouvernement même, et sur lesquelles l'acte abrogeant tous les droits des créanciers et porteurs de bons [9] fut basé, découlèrent d'une minute du conseil adoptée le 2 octobre 1861 (Page 7, livre bleu No. 1), et approuvant le rapport du ministre des finances qui recommandait le renvoi immédiat de la question du prix du service postal à un arbitrage, afin de mettre la compagnie en mesure de se conformer aux 1er, 2me et 20me clauses de l'acte du parlement du 9 juin 1862, qui pouvoient au paiement des dettes de la compagnie par l'émission de bons garantis par la subvention postale, et à l'intérêt desquels il était pourvu par la 1ère clause du même acte qui affecte spécialement à cette fin les fonds que reçoit la compagnie pour le service postal et militaire.

Sur ce point il est peut-être à propos d'attirer l'attention sur la lettre adressée par le président et le directeur gérant de la compagnie du Grand-Tronc le 21 juillet 1862 (page 23 livre bleu No. 1), dont le dernier alinéa ainsi que toute la teneur de la lettre, démontrent clairement que toutes les parties intéressées dans la compagnie consentaient à une extinction de leurs droits judiciaires, et que les créanciers et autres retardaient de réclamer leurs créances dans l'attente d'un règlement immédiat de la question postale, à la suite duquel les créanciers pourraient être payés. En fait, c'était là la base du compromis auquel les parties en étaient venues, et si l'on n'avait pas cru que l'honneur du gouvernement se trouvait engagé dans cette question, il est très certain que les intéressés n'eussent pas consenti aux termes de l'acte du 6 juin 1862, et la conséquence en eût été que la confusion se serait mise dans toutes les affaires de la compagnie, et il est certain que surtout en hiver l'exploitation de la ligne eût été interrompue.

Après les circonstances qui viennent d'être relatées, ce qui étonnera certainement c'est qu'en janvier 1863 la question du prix du service postal fait par la compagnie du Grand-Tronc fut encore à régler.

Il est ici nécessaire de reprendre la question à la date de la minute du conseil exécutif du 2 octobre 1861 nommant l'arbitrage. Cette décision du gouvernement fut communiquée à la compagnie par une lettre du secrétaire provincial en date du 3 octobre 1861 (Page 7, livre bleu No. 1).

Elle fut acceptée le jour suivant, 4 octobre 1861 (page 10, livre bleu No. 1) par le représentant de la compagnie, et l'arbitre de la compagnie, J. W. Brooks, écuier, de Boston, fut nommé. Dans cette lettre d'acceptation, le danger d'une interruption de l'exploitation de la ligne durant l'hiver suivant fut distinctement mentionné, mais il était dit plus loin qu'on ne reculerait devant aucun effort pour éviter ce danger.

Peu de temps après, le gouvernement nomma comme son arbitre l'honorable George Moffatt, de Montréal. Les arbitres se réunirent plusieurs fois et travaillèrent à l'enquête dont ils étaient chargés.

Dans le mois de mai 1862, la question de la nomination du tiers-arbitre devint pressante, car les deux déjà nommés étaient à la veille d'arriver à une conclusion, et s'ils n'étaient pas d'accord sur le prix à recommander, il allait être nécessaire de recourir à la décision d'un tiers-arbitre. Le choix du tiers-arbitre ne devait pas, paraît-il, être laissé aux deux arbitres : le gouvernement se réservait le droit de confirmer ce choix. Des lettres à ce sujet (10) furent échangées entre le gouvernement et la compagnie, et le 17 mai 1862 (page 19, livre bleu No. 1,) le représentant du Grand Tronc écrivit au secrétaire provincial, annonçant que les intéressés du Grand Tronc étaient prêts à accepter M. le juge Draper que le gouvernement avait proposé comme tiers-arbitre dans l'affaire. Le secrétaire-provincial accusa réception de cette lettre le 26 mai 1862 (page 21, livre bleu No. 1,) et le 9 juin 1862, le même jour que fut sanctionné l'acte concernant la réorganisation des affaires de la compagnie, le gouvernement fit écrire à l'Hon. juge Draper, lui annonçant qu'il avait été choisi comme tiers-arbitre, et lui demandant s'il pouvait agir en cette capacité. A cette lettre M. Draper répondit affirmativement, (page 20, livre bleu No. 1.)

Parce que précède on peut par conséquent voir que durant la période qui s'est écoulée entre l'acceptation par la compagnie des recommandations du rapport du ministre des finances du 1er octobre 1861 et la passation de l'acte du 9 juin 1862, beaucoup de correspondance a eu lieu entre la compagnie et le gouvernement sur la question de l'arbitrage du service postal, et que deux arbitres, l'un nommé par la compagnie et l'autre par le gouvernement, furent presque continuellement occupés par la question à eux renvoyée. Il convient peut-être ici d'attirer l'attention sur une lettre datée du 23 mai 1862, (page 17, livre bleu No. 1,) adressée au maître général des postes et signée par MM. Moffatt et Brooks, demandant certains renseignements sur le sujet de leur enquête comme arbitres, et sur la réponse du sous-maître général des postes, écrite, dit-il, par ordre de son supérieur et datée du 27 mai 1862, ainsi que sur le document qui suit immédiatement, daté le 28 mai 1862, (page 18, livre bleu No. 1,) et signé par le sous-maître général des postes, lequel document paraît avoir été rédigé pour être soumis aux arbitres.

Il est aussi peut-être à propos de mentionner ici un document daté du 31 avril 1862 (page 28, livre bleu No. 1) a été préparé et mis devant les arbitres, MM. Moffatt et Brooks, par le dernier de ces messieurs, comme renfermant ses vues quant à la rémunération qui devrait être accordée pour le service postal, et de plus, qu'en juillet 1862 (page 50, livre bleu No. 1)—le jour n'est pas indiqué—le projet d'une lettre à M. Brooks en réponse à son mémoire fut rédigé par M. Moffatt comme exprimant ses premières impressions sur le cas soumis par M. Brooks et son désir de le discuter avec lui à leur prochaine réunion. On croit que ce mémoire fut préparé par M. Moffatt, et qu'il était prêt à le soumettre à M. Brooks au commencement de juillet 1862.

Maintenant, il est nécessaire de faire connaître qu'après tous les faits ici relatés concernant l'action délibérée du gouvernement depuis la passation de la minute du conseil du 2 octobre 1862 pour le règlement par arbitrage de la question postale, et depuis la date de la passation de l'acte, c'est-à-dire lorsque sur la promesse de cet arbitrage et du règlement immédiat de la question tous les intéressés consentirent aux grands sacrifices que l'on sait, le gouvernement du Canada, le 14 juillet 1862, passa une minute révoquant la nomination des arbitres, qui coupa court à tout règlement. Cette minute fut communiquée aux arbitres et aux autorités [11] de la Compagnie du Grand Tronc le 16 juillet 1862 (page 22, livre bleu No. 1) dans les termes suivants :—

“ SECRETARIAT PROVINCIAL, 16 Juillet 1862.

“ MONSIEUR,—Relativement à la correspondance précédente sur le sujet, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe copie d'un arrêt de Son Excellence le gouverneur-général en conseil relatif à la rémunération qui doit être accordée à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le service postal.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“(Signé,) A. A. DORION.

“ EDWARD WATKIN, Ecr.,

“ Commissaire surintendant, ch. de fer G. T.”

On a pu remarquer que l'arrêt du conseil et la lettre du secrétaire provincial font simplement connaître la décision du gouvernement de couper court à l'arbitrage. A ce sujet on peut consulter la réponse de la compagnie en date du 21 juillet 1862 (page 23, livre bleu No. 1), et par elle on verra que la compagnie avait complètement adhéré aux vues exprimées par l'arrêt du mois d'octobre 1861, car elle obtint de ses créanciers et porteurs de bons l'abandon de leurs droits légaux pendant dix ans, et une forte réduction du taux d'intérêt auquel les porteurs de bons avaient droit; mais 36 jours après que fut sanctionné l'acte légalisant ces concessions des créanciers et porteurs de bons, le gouvernement manqua aux promesses sur la foi desquelles les créanciers et porteurs de bons s'étaient chargés de toutes les obligations que leur imposait l'acte de 1862 et qui assuraient au Canada l'exploitation du chemin de fer Grand Tronc, avantage dont il aurait couru de grands risques d'être privé sans ces sacrifices de leur part.

Près de deux ans et demi se sont maintenant écoulés depuis l'arrêt du 14 juillet 1862, et la question postale est encore à régler, et les créanciers de la compagnie sont encore à recevoir quoi que ce soit pour les fortes sommes qu'ils ont avancées pour l'avantage de la compagnie et du Canada.

Il est aussi à remarquer que la lettre de la compagnie du 21 juillet 1862 est restée sans réponse aucune, d'où il faut conclure que le gouvernement s'est vu dans l'impossibilité de faire droit aux réclamations qu'elle renfermait.

Quand il fut connu que le gouvernement avait révoqué l'arrêt renvoyant la question à un arbitrage, une assemblée des actionnaires et porteurs de bons eut lieu en Angleterre le 8 août 1862, et une des résolutions qu'elle adopta ordonnait la transmission du mémoire suivant au gouverneur général du Canada (Page 6, livre bleu No. 1) :

“ A Son Excellence le gouverneur-général du Canada, en conseil :

“ Le mémoire de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada expose humblement—

“ Qu'à une assemblée de ses actionnaires et porteurs de bons tenue à Londres le 8 août 1862, les résolutions suivantes furent adoptées :

“ Que cette assemblée a appris avec peine que l'arbitrage concernant le service postal avait été interrompu par le gouvernement actuel du Canada, et considérant cet acte comme étant de nature à détruire la confiance à l'égard des actes officiels de la province, cette assemblée enjoint le bureau de direction de faire des représentations à ce sujet au gouverneur en conseil, et cela avec l'espérance que cette mesure impolitique autant qu'injuste sera révoquée.

“ Que vos requérants attirent respectueusement l'attention du gouverneur-général en conseil sur la communication [12] adressée au secrétaire provincial et signée par le président et le directeur-général de cette compagnie en date du 21 juillet 1862.

“ Que sur la promesse que la rémunération du service postal serait réglée par un arbitrage pour un certain nombre d'années et qu'il serait légiféré en faveur de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, cette dernière a tenu sa voie ferrée ouverte durant les périlleux événements de l'hiver dernier. *

Pendant que se poursuivait l'affaire du Trent.

“ Que sur cette promesse, les actionnaires et porteurs de bons de la compagnie ont consenti à de grandes concessions; et ses créanciers à une composition à l'effet de relever le crédit de cette entreprise.

“ Qu'un capital d'environ £15,000,000 sterling a subi une réduction d'intérêt par le fait des propositions acceptées du gouverneur général en conseil, et qu'il est maintenant question de révoquer.

“ Qu'un grand nombre d'intéressés résident en Angleterre, et s'en rapportent à la bonne foi du gouvernement canadien pour la protection de leurs intérêts.

“ Que ces personnes n'auraient jamais pu prévoir, après un laps de près de 11 mois, durant lequel eut lieu une session du parlement canadien où la question postale fut longuement discutée, que la proposition acceptée qui avait eu un commencement d'exécution serait mise de côté sans aucun avis ou justification.

“ Fut-elle même bien fondée, l'allégation de l'illégalité du renvoi à un arbitrage ne saurait suffire dans le cas actuel, et le gouverneur-général en conseil peut ordonner que la rémunération que les arbitres ont adjugée soit payée à la compagnie.

“ Etant admis qu'en maxime de droit nul individu ne “ peut prendre avantage de ses erreurs” à plus forte raison un gouvernement ne devrait se prévaloir d'un terme technique pour empêcher la réparation d'une injustice reconnue, surtout lorsque ce gouvernement a lui-même fait continuer l'arbitrage ordonné par son prédécesseur.

“ Conséquemment, vos requérants demandent respectueusement qu'il soit de suite pris des mesures pour qu'un arbitrage ait lieu conformément à l'arrêt du conseil du 2 octobre 1861.

“ (Signé,) THOMAS BARING,
 “ Président des directeurs de Londres et de
 “ l'assemblée spéciale tenue le 5 courant.

“ J. M. GRANT,
 “ Secr. de la comp. du ch. de fer Grand Tronc.”

Ce mémoire, ainsi que la lettre des président et directeur gérant de la compagnie écrite en Canada le 21 juillet 1862, sont restés sans réponse.

Le représentant de la compagnie continua à demander avec instance le règlement de cette affaire qui, en restant pendante, dépréciait le crédit de la compagnie tout en l'empêchant de faire des travaux avantageux au commerce du pays.

Après bien des pourparlers entre le représentant de la compagnie et les membres du gouvernement, l'affaire fut reprise en considération par le maître général des postes, et le 29 octobre 1862, c'est-à-dire plus de quatre mois après la passation de l'acte du 9 juin de cette année, le maître général des postes fit un rapport sur le sujet que le conseil exécutif adopta le 30 octobre 1862.—(Page 68, livre bleu No. 1.)

Il est maintenant nécessaire d'attirer l'attention des commissaires sur la réponse à ce rapport du maître général des postes daté le 26 novembre 1862, lequel, après avoir longuement discuté la question, se déclare incapable d'en venir à une conclusion satisfaisante (13) et recommande que le gouverneur en revienne à ce qui avait été décidé plus d'un an auparavant, c'est-à-dire le 2 octobre 1861, et au renvoi de la question à un arbitrage après qu'une loi aurait été passée autorisant l'institution de cet arbitrage.

Entre autres motifs qui le font revenir à ce moyen, il dit que c'est ordinairement de cette manière que ces questions se règlent en Angleterre et qu'il ne voit pas pourquoi on ne l'adopterait pas ici. Ce rapport fut adopté par le conseil exécutif, et son auteur présenta ensuite un projet de loi renvoyant à un arbitrage toutes les questions concernant la rémunération que le gouvernement doit accorder pour le service postal par chemins de fer.

Un exemplaire de ce projet de loi est transmis avec le présent factum.

Le gouvernement qui le présenta ne commandait pas alors à une assez forte majorité dans la législature, et comme la passation de plusieurs de ses mesures rencontra beaucoup de difficultés, il ne procéda pas davantage avec celle-ci, de sorte qu'elle resta sur l'ordre du jour jusqu'à la fin de la session sans faire un pas de plus.

Après la clôture de la session de 1863, un changement de ministère et une élection générale eurent lieu; ce ne fut donc que quelque temps après que l'attention du gouvernement pût être attirée sur la question postale. Ce changement de ministère amena un nou-

veau directeur des postes, et ce dernier s'occupa de l'affaire, car le 13 août 1863 (page 90, livre bleu No. 2) une lettre fut reçue du département des postes renfermant copie d'un arrêté du conseil exécutif daté du jour précédent et fixant certains prix pour le service postal par voie ferrée.

Cette communication qui n'était pas accompagnée du rapport du maître général des postes sur lequel était fondé l'arrêt rendu,—et la compagnie ainsi que le public n'en furent prendre connaissance que plusieurs mois après—fut immédiatement suivie d'un protêt de la part de la compagnie du Grand Tronc, en date du 14 août 1863, lequel faisait savoir que la compagnie s'adresserait au procureur général afin d'obtenir la permission de présenter une requête à l'effet de faire porter l'affaire devant les tribunaux du pays. Cette requête fut rédigée par l'hon. H. Cameron, C. R., de Toronto, et dûment présentée à Son Excellence le gouverneur général, mais le *fiat* du procureur général fut refusé, ainsi qu'on peut le voir par la lettre suivante du sous secrétaire provincial.

“ Québec, 13 octobre 1863.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le gouverneur-général a eu devant elle la requête de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc datée du 1er du courant et signée par l'Hon. J. H. Cameron, et qu'elle m'a chargé de vous dire que l'honorable procureur-général du Haut-Canada refusait le *fiat* demandé par cette requête, à laquelle, conséquemment, Son Excellence ne peut faire droit.

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

“(Signé),

E. MEREDITH,

“ C. J. BRYDGES, écuier.”

“ Sous-secrétaire.”

[14.] Cela se passait justement à la fin de la session qui suivit l'élection générale de 1863, et malgré toutes les tentatives faites pour avancer l'affaire chaque fois que l'occasion s'en est présentée, rien n'avait encore été fait.

Un autre changement de cabinet eut lieu au commencement de 1864, mais il ne fut rien fait d'abord par suite de la force également partagée des partis politiques et autres empêchements dus aux remaniements ministériels.

La question fédérale et la présence des principaux ministres dans les provinces inférieures ont aussi empêché que l'on s'occupât de la subvention postale, mais au retour des ministres elle fut de nouveau soumise à leur considération, et après bien des représentations que fit devant le conseil exécutif le représentant de la compagnie, la commission actuelle fut nommée et l'affaire est maintenant à la veille d'une décision définitive.

Cette relation de l'affaire fait connaître aux commissaires toutes les circonstances dans lesquelles s'est trouvée la compagnie depuis qu'elle a éprouvé des embarras de finance, et il est aussi à croire qu'elle les portera à une adjudication libérale en faveur des créanciers et porteurs de bons de la compagnie qui ont généreusement renoncé à leurs droits, vu surtout que le gouvernement qui les avait contraints à cet abandon n'avait pas rempli ses engagements, ce qui a été pour eux la conséquence de pertes sérieuses et d'une dépréciation du crédit de la compagnie.

Cela dit, il reste maintenant à la compagnie de démontrer quels devraient être les prix payés pour le service postal que fait le Grand Tronc.

L'attention des commissaires est respectueusement attirée sur des documents déjà cités, dont l'un est daté du 21 avril 1862, (page 28, livre bleu No. 1,) et fait connaître les motifs sur lesquels M. Brooks, l'arbitre de la compagnie, s'appuie en soumettant son jugement à son confrère arbitre. L'autre est un projet de mémoire rédigé par M. Moffatt, daté de juillet 1862 (page 50, livre bleu No. 1,) et qui est un exposé de ses premières impressions de l'affaire après considération du mémoire de M. Brooks, et qu'il avait couchés par écrit pour les discuter avec M. Brooks lorsqu'ils se réuniraient tous les deux. Leur attention est aussi attirée sur un mémoire daté du 13 août 1862, (page 54, livre bleu No. 1,) adressé au gouvernement canadien et rectifiant certaines inexactitudes dans lesquelles M. Moffatt était tombé, rectification qui démontrait clairement que les conclusions de M. Moffatt étaient mal fondées.

Il est ici nécessaire de faire remarquer que ce mémoire, daté du 13 août 1862, fut directement envoyé au gouvernement par la compagnie parce que le 14 juillet précédent,

l'arbitrage avait été interrompu, et que ce n'est qu'après qu'il y fut mis fin que les mémoires des deux arbitres vinrent devant la compagnie et qu'elle eut ainsi l'occasion d'indiquer les erreurs commises par M. Moffatt.

Il serait à peine utile de s'étendre au long sur l'importance du service postal par voies ferrées en ce pays, mais dans ce factum des extraits de rapports de différents directeurs des postes faisant connaître les avantages qu'a ce service sur l'ancien ne sauraient être déplacés, et c'est pourquoi [15] nous commençons par citer les passages suivants du rapport pour l'année expirée le 31 mars 1856.

“ Les sections du chemin de fer Grand Tronc, situées entre Brockville et Toronto, purent être utilisées au transport des malles en octobre 1856 ; la ligne ainsi reliée avec le Grand Occidental à Toronto, complète la communication postale par voie ferrée entre Québec et Windsor, et il va sans dire que ce changement va être d'un immense avantage, surtout en hiver, sous le rapport de la célérité du voiturage des malles ; et l'état comparatif qui suit va faire connaître le temps que mettait, il y a quatre ans, et que met aujourd'hui une lettre dans son parcours, en hiver, entre Québec et quelques unes des principales cités et villes de l'ouest.

	“ En 1852.	En 1857.
“ De Québec à Windsor.....	10½ jours.	49 heures.
“ London.....	9 “	45 “
“ Hamilton.....	8 “	42 “
“ Niagara.....	8 “	50 “
“ Owen Sound.....	10 “	3½ jours.
“ Guelph.....	9 “	51 heures.
“ Toronto.....	7 “	40 “
“ Cobourg.....	6 “	36 “
“ Belleville.....	5 “	34 “
“ Kings'ton.....	4 “	31 “
“ Brockville.....	3 “	29 “
“ Ottawa.....	3 “	24 “

“ L'avantage ainsi obtenu pour les points les plus éloignés se fait aussi sentir dans le transport entre les lieux intermédiaires, de sorte que l'on peut dire que les 9-10èmes de la correspondance de cette province s'en ressentent à un degré plus ou moins grand, car c'est là au moins le chiffre de lettres acheminées par la malle qui profite du voiturage par voie ferrée. En sus d'une plus grande célérité ainsi obtenue, le service postal a encore cet autre avantage d'être comparativement exempt d'irrégularités, d'avaries causés par les mauvais temps et qu'il était impossible d'éviter dans le transport des lourdes malles en diligence ou en wagon sur les routes ordinaires du pays, sans compter qu'elles courent beaucoup moins de risques d'être volées en route.”

Dans le rapport pour l'année expirée le 30 septembre 1857, se trouve encore ce qui suit :—

“ Durant l'année dernière, le service postal par chemin de fer a été fait avec une régularité satisfaisante, et la distance sur laquelle s'accomplit ce service est d'au-delà de 1,418 milles de voies ferrées, et sur 3,145 milles au moins deux malles par jour sont voiturées en chaque sens.

“ Sur les voies ferrées les plus importantes, les malles sont acheminées dans des bureaux de postes installés sur la partie commode d'un char, et ces bureaux ambulants sont sous la charge de commis des postes qui voyagent sur les trains et trient, distribuent, préparent les malles et reçoivent les lettres pendant le trajet.

“ L'organisation du service postal par chemin de fer ne tardera guère à devenir une branche distincte et importante des postes. Déjà plus de 40 commis sont spécialement employés à ce service, et chacun d'eux parcourt de 600 à 1000 milles par semaine en accomplissant les devoirs plus haut désignés.

“ Les devoirs assignés aux commis des malles sur les chemins de fer sont extrêmement ardu et exigent, chez eux, plus que le degré ordinaire d'intelligence et d'activité joint à une rigide intégrité, et pour en arriver là, il leur faut se soumettre à bien des épreuves, cet emploi étant assujéti à bien des fatigues corporelles.”

On lit ce qui suit dans le rapport pour l'année expirée le 30 septembre 1859 :—

“ Durant l'année dernière, le voiturage des malles sur les différentes routes de la province s'est fait avec une exactitude digne de remarque. Les irrégularités ont été peu fréquentes, de sorte que les pénalités imposées pour cause de manquement n'ont pas dû être bien nombreuses.

“ Une grande part de la satisfaction que donne cette branche du service peut être indubitablement attribuée au voiturage par chemin de fer de presque toutes les malles, car la régularité de ce transport, qui n'est que peu affectée par les variations atmosphériques des saisons, a grandement facilité la ponctualité dans le voiturage des malles sur toutes les routes du pays, si bien qu'aujourd'hui le service postal se fait avec une régularité qui était impossible autrefois.”

[16] Il conviendra peut-être aussi de faire remarquer la grande augmentation qu'a subi non seulement la communication postale, mais encore le revenu du département des postes provenant de ce surcroît de facilités donné à cette communication. On peut considérer que le voiturage des malles par chemins de fer a commencé en ce pays en 1853 ; conséquemment, on arrivera à une juste comparaison en mettant en regard les chiffres du revenu postal de 1852 et 1863, et le tableau suivant fera voir les grands changements qui se sont opérés :—

	1852.	1863.
Nombre de milles des routes postales.....	\$ 8,618	\$ 15,327
Lettres acheminées par la poste.....	3,730,000	11,000,000
Revenu postal.....	230,629	759,475

Il est par lui constaté que le chiffre des lettres a augmenté d'environ 300 pour cent, et le REVENU POSTAL DE PRÈS DE 330 POUR CENT.

Le rapport des postes pour l'année expirée le 31 mars 1856 dit que les 9-10més de toute la correspondance du pays jouissent du bénéfice du voiturage par chemins de fer ; cependant, cela ne fait pas prétendre que l'augmentation ci-dessus est entièrement due aux moyens de communications apportés par les chemins de fer, mais on ne saurait douter qu'une grande partie de cette augmentation leur est due, en ce qu'il ont grandement contribué à faire augmenter la population et la richesse du pays, et c'est ainsi qu'ils se trouvent avoir été avantageux non seulement à tout le Canada, mais aussi au département des postes.

A l'appui de ce fait, on peut constater à l'aide de statistiques de la poste et par le nombre des lettres de 1852 et 1863 comparé avec la population de ces périodes respectives, que chaque individu de cette province écrit maintenant le double de ce qu'il écrivait de lettres avant l'établissement des voies ferrées. On peut aussi leur attribuer l'augmentation de valeur des terrains, des produits agricoles, etc., et bien que depuis leur établissement la population ait augmenté de plus de 40 pour cent, par tête, les importations sont maintenant évaluées \$18.50, tandis qu'elles ne s'élevaient qu'à \$17.80 il y a dix ans, et pour la même période, les exportations ont augmenté de \$13 à \$17 par tête, d'où il suit que la richesse du pays a beaucoup augmenté.

Conséquemment, quoique l'on puisse dire du système de voies ferrées de ce pays, ces faits prouvent abondamment qu'il a valu au Canada des avantages auxquels il doit la position qu'il occupe aujourd'hui, et que sans lui il n'eût pas progressé aussi rapidement.

A la suite de ces observations générales, il convient maintenant de faire connaître les prix payés en d'autres pays pour le voiturage des malles sur les voies ferrées. En Angleterre, les commissaires le savent, sans doute, la loi autorise et exige que tous les différends qui surviennent à ce sujet entre les compagnies de chemin de fer et le département des postes soient renvoyés à un arbitrage, que chacune des parties nomme son arbitre, et que les deux arbitres nomment un tiers dont la décision est finale et obligatoire pour les intéressés. Bien des cas y sont réglés par arrangement mutuel entre le gouvernement et les compagnies, mais pour le plus grand nombre, l'affaire est renvoyée à l'arbitrage qui vient d'être mentionné.

En 1854, époque depuis laquelle a augmenté le prix que le département des postes paie aux compagnies de chemins de fer, un état des prix payés par les postes aux différentes compagnies de chemin de fer du Royaume-Uni a été mis devant un comité spécial de la

chambre des communes. Cet état indiquait aussi de quelle manière ces prix avaient été fixés.

La compagnie du chemin de fer Grand Tronc ignore si plus récemment un état semblable a été mis devant le parlement anglais, mais comme en 1854 les chemins de fer d'Angleterre étaient dans une condition plus prospère qu'ils ne le sont actuellement en Canada, le département des postes ne saurait trouver injuste que cet état serve de base aux prix payés en Angleterre, la compagnie croyant qu'une juste considération de toutes les circonstances doit démontrer que les prix alors payés en Angleterre ne seraient pas pour elle une rémunération suffisante.

Par cet état, on peut voir que sur la ligne d'York à Berwick, le service postal est payé au taux de trois chelins sterling par mille parcouru.

Comme il n'y a pas de trains-poste sur le Grand Tronc qui ne parcourent en somme un million de milles par année, il s'ensuit que ce taux donnerait ici \$750,000 ou au moins \$750 par mille par année.

Sur le chemin de fer de Londres et Nord-Ouest entre Londres et Birmingham, le prix payé est d'environ quatre chelins et quatre deniers sterling par mille. Ce prix a été convenu entre la compagnie et le gouvernement sans recourir à un arbitrage. Pour les trains-poste du Grand Tronc ce prix donnerait par année environ \$600 par mille.

Sur le chemin de fer de Londres à Douvres, le prix payé était de deux chelins et trois deniers par mille. Pour les trains-poste du Grand Tronc, ce taux donnerait par année près de \$600 par mille. Les deux dernières lignes mentionnées sont des chemins de fer qui voient beaucoup de voyageurs, si bien qu'ils ont des traus qui voyagent constamment jour et nuit. Le service postal, qui se fait toujours par des trains de voyageurs, peut par conséquent être fait sans grands frais par ces compagnies anglaises. Le cas ne saurait être le même pour le Grand Tronc, attendu que le roulage qu'il fait pour les voyageurs est limité et n'exige pas l'emploi d'autant de trains qu'il en faut au département des postes pour la bonne exécution du service postal.

[18.] Pour l'Angleterre, bien des cas analogues à celui-ci pourraient être cités, mais il sera tout aussi bien de mentionner que là comme sur le continent américain les prix varient tellement qu'il est difficile d'arriver à un taux moyen en se guidant simplement sur ceux accordés en d'autres pays.

Il va maintenant s'agir du juste droit de la compagnie à un surcroît de rémunération par le fait des grandes dépenses que lui a coûté la construction du pont Victoria, et à l'appui de ce droit; nous pourrions citer le paiement que reçoit en Angleterre la compagnie de Chester à Hclyhead, où existe un pont servant à peu près aux mêmes fins, quoique de bien plus petites dimensions; mais cette question se trouvera plutôt à sa place quand il s'agira du pont Victoria, et c'est pourquoi nous nous abstenons de la discuter ici.

En Irlande, où la circulation des voyageurs est beaucoup moindre qu'en Angleterre, on voit par cet état que la moyenne du prix payé est plus élevée qu'en Angleterre. De ce fait on peut justement inférer que le département des postes, ou les arbitres nommés pour régler la question, tiennent compte du plus ou du moins de roulage pour les voyageurs, et que là où il est peu considérable, on accorde aux compagnies une plus forte rémunération pour le voiturage des malles, parce qu'il est évident que des chemins de fer qui voient beaucoup de voyageurs peuvent transporter les malles à bien plus bas prix que ceux qui n'ont pas le même avantage et qui, plus ou moins, sont tenus de faire circuler des trains spéciaux pour le département des postes.

L'état de 1854 donne les prix suivants comme étant payés aux lignes irlandaises :—

De Drogheda à Dundalk	4	0	par mille.
Dublin à Drogheda	2	10½	“
Dundalk à Enniskillen	3	2	“
Dublin à Cork	2	9	“
Dublin à Galway	3	0	“

La moyenne de ces prix est d'environ trois chelins et deux deniers sterling par mille. Celle des prix payés aux lignes anglaises déjà désignées est de 2 chelins et 6 deniers sterling, ou de 27 par cent de moins que celles d'Irlande. Pour le Grand Tronc, ce taux

de 3 chelins et 2 deniers sterling par mille lui donnerait par année environ \$800 par mille.

Dans cette question il ne faut pas oublier ce que coûte ici de plus qu'en Angleterre ou en Irlande l'exploitation des voies ferrées. Il est même inutile de dire que la sévérité du climat canadien augmente de beaucoup l'exploitation de ses chemins de fer, en hiver surtout, car alors le nombre des voyageurs est considérablement plus restreint qu'en d'autres saisons, et dans ce temps les trains marchent plutôt pour le département des postes que pour le public voyageur.

La question du pont Victoria est une des plus importantes dans la considération du prix de transport des malles sur le Grand-Tronc. Comme on l'a déjà vu, le pont a près de deux milles de long et a coûté près de £1,500,000 sterling ce qui, à 6 pour cent, enlève à la compagnie £90,000 sterling de ses revenus.

En Angleterre, il existe un cas analogue, celui du pont tubulaire du détroit de Menai sur le chemin de fer de Chester et Holyhead : ce pont a moins d'un mille de long, et coûte moitié moins que le pont Victoria, mais le département des postes en Angleterre le considère d'une telle importance pour le service des malles d'Irlande qu'elle paie à la compagnie une subvention postale annuelle de £30,000 sterling, ou comme la ligne a 85 milles de longueur, \$1,775 par mille et par année, £20,000 sterling de cette subvention sont spécialement affectées au pont de Menai. Si la compagnie du Grand-Tronc était payée dans les mêmes proportions, elle devrait recevoir, pour le pont Victoria, £40,000 sterling par année. Ce montant seul porterait la subvention postale annuelle à £34=\$1,170 par mille et par année. Il est bon de répéter que toutes les malles entre le Haut et le Bas-Canada, ainsi que les malles européennes à destination de Montréal et de l'ouest traversent le pont Victoria.

Tels sont les tarifs accordés par la poste aux compagnies de chemins de fer en Angleterre et en Irlande.

Examinons maintenant les tarifs des Etats-Unis, et nous constaterons encore une différence notable avec les tarifs canadiens.

Remarquons d'abord que le congrès des Etats-Unis, passa, il y a quelques années, un acte fixant le tarif postal, et divisant, à cet égard, les lignes de chemins de fer en trois catégories.

Tarif de première classe ne devant pas excéder.....	\$300 par mille
Tarif de seconde do	100 "
Tarif de troisième do	50 "

Cette classification est basée sur l'importance des parties du pays que traverse chaque ligne, et le service comprend la distribution une fois par jour à chaque station ; par conséquent, aux Etats-Unis, les malles sont transportées dans un char de distribution, et pendant le jour. Mais en outre, les compagnies de chemins de fer sont requises de transporter des sacs de la malle, sans employé de la poste, lorsque cela est nécessaire, mais seulement sur les trains expédiés pour les besoins de la compagnie.

Il faut ajouter qu'aux Etats-Unis il n'y a pas un seul chemin de fer qui ne fasse, tous les jours, un parcours complet, et se trouve, par suite, dans les conditions requises par le département des postes.

Or, en bonne justice, le chemin de fer du Grand-Tronc ne peut être comparé qu'aux lignes de la première catégorie aux Etats-Unis, si surtout on s'en rappelle que le maître-général des postes, dans un de ses rapports annuels a déclaré que les 9/10 des malles du Canada sont transportées par chemins de fer et que depuis l'introduction des chemins de fer en ce pays le nombre des lettres a augmenté de 300 pour cent et le revenu postal de 330 pour cent.

Paiements aux différentes Compagnies de chemins de fer des Etats-Unis pour le transport des malles, 30 juin 1861.

CHEMINS DE FER.	Milles.	Taux par mille.
	No.	\$ cts.
MAINE—Portland à Portsmouth, N. H.....	52	150 72
NEW HAMPSHIRE—Concord à Lowell, Mass.....	50	150 00
MASSACHUSETTS—Boston à Portsmouth, N. H.....	54	154 00
Boston à Lowell.....	27	150 00
Boston à Fitchburg.....	52	153 86
Boston à Worcester.....	40	343 75
Boston à Providence, R. I.....	46	150 00
Worcester à Albany, N. Y.....	55	325 56
	{ 103	175 00
RHODE ISLAND—Providence à Stonington, Ct.....	50	150 00
CONNECTICUT—New Haven à Springfield, Mass.....	64	275 00
New Haven à New-York.....	76	340 75
NEW-YORK—New-York à Dunkirk.....	460	200 00
New-York à Albany.....	144	225 00
Albany à Buffalo.....	298	200 00
Albany à Troy.....	7	150 00
Syracuse à Rochester.....	104	200 00
Rochester aux Chûtes Niagara.....	76	150 00
Buffalo à State line.....	69	200 00
NEW JERSEY—New-York au Nouveau Brunswick.....	36	375 00
Nouveau Brunswick à Philadelphie.....	54	375 00
PENNSYLVANIE—Philadelphie à Pittsburg.....	357½	200 00
Sunbury à Williamsport.....	40	150 00
Williamsport à Elmira.....	77	150 00
Northville à Erie.....	20	200 00
MARYLAND—Baltimore à Philadelphie.....	102	300 00
Baltimore à Sunbury.....	{ 86	200 00
	{ 55	150 00
Baltimore à Wheeling, Va.....	{ 179	300 00
	{ 201	
Baltimore à Washington, D. C.....	40	300 00
OHIO—Bélar à Columbus.....	137½	200 00
Pittsburg Pa., à Chicago, Ill.....	469½	200 00
Erie, Pa., à Cleveland.....	96	225 00
Cleveland à Wellsville.....	59¾	150 00
Columbus à Cleveland, Ohio.....	138	210 86
Columbus à Xenia.....	55	225 00
Galion à Union City.....	119	150 00
Toledo à Cleveland.....	114	200 00
Cincinnati à Dayton.....	60	150 00
Cincinnati à Springfield.....	65	225 00
Dayton à Toledo.....	149	150 00
MICHIGAN—Détroit à Chicago, Ill.....	282½	150 00
Toledo à Chicago.....	24	150 00
INDIANA—Indianapolis à Lafayette.....	65½	150 00
Cincinnati à Illinoistown.....	341	225 00
Jeffersonville à Indianapolis.....	50	150 00
Union City à Indianapolis.....	85	150 00
ILLINOIS—Dunlieth à Cairo, Mo.....	112	150 00

Paiements aux différentes compagnies de chemins de fer des E.-U., etc.—*Suite.*

CHEMINS DE FER.	Milles.	Taux par mille.
	No.	\$ cts.
MISSOURI—St. Louis à Sedalia.....	{ 125 64 }	150 00
St. Louis à Macon City	170	150 00
TENNESSEE—Nashville à Chattanooga.....	153	200 00
Knoxville à Goodson.....	130	200 00
Knoxville à Dalton et Chattanooga.....	140	200 00
Jackson à Columbus.....	87	175 00
CALIFORNIE—Sacramento à Folsom City.....	22	150 00

On voit par ce tableau que les tarifs de 23 paiements faits par le gouvernement des Etats-Unis aux chemins de fer dans seize Etats de l'Union, sur 6,612 milles de parcours est de plus de \$200 par mille et par année. Il faut remarquer que, dans un ou deux cas, le tarif excède le montant de \$300 fixé par le congrès. Il en résulte que, dans l'opinion du département des postes des Etats-Unis, \$300 par mille est, dans certains cas, un chiffre insuffisant pour le transport des malles, et qu'avec l'approbation du congrès, qui examine tous les ans les rapports du maître-général des postes, les tarifs ont souvent été augmentés.

Les chemins de fer compris dans la liste précédente ont, comme il a été dit plus haut, des chars de distribution dans lesquels les malles sont reçues et distribuées le long de la ligne pendant le jour. De plus ils transportent des sacs de la malle, sans employé de la poste et par des trains expédiés pour les besoins de la compagnie. Aucun chemin de fer des Etats-Unis ne reçoit une subvention de moins de \$100 par mille pour les malles transportées par le train des voyageurs.

Tel est le cas sur le chemin de fer de Passumpsic qui relie Boston au district important qui borde le lac Memphremagog, et traverse une partie de l'Etat de Vermont;—la subvention postale est de \$100 par mille pour un service par jour, aller et retour.

Le gouvernement américain paie \$100 par mille pour le même service sur la portion du Grand Tronc qui traverse les Etats du Maine, de New Hampshire et de Vermont.

Or, comparativement, l'importance du Grand Tronc est au moins égale à celle de ces chemins de fer de la première catégorie; la subvention postale devrait y être plus considérable que sur ces lignes pour les raisons suivantes:—

Premièrement, la rigueur du climat, source de tant de frais *extrâ.*

Secondement, parce que le nombre des voyageurs est beaucoup plus considérable sur ces lignes que sur le Grand Tronc et que tous les trains-poste y sont en même temps des trains de voyageurs donnant des profits considérables à la compagnie.

Troisièmement, parce qu'aux Etats-Unis il y a une grande concurrence et que, souvent, deux ou trois chemins de fer pourraient faire le même service postal, tandis qu'au Canada il n'y a que le Grand Tronc.

Il est évident que cette dernière considération est très importante, d'autant plus que les Etats sus-mentionnés sont peuplés sur toute leur étendue et que le Canada n'est peuplé que sur une bande étroite qui suit la frontière et pour cette population le Grand Tronc offre plus d'avantages que deux ou trois lignes ferrées dans les Etats en question. Par conséquent le tarif moyen fixé pour ces 6,612 milles de parcours devrait encore être augmenté pour le Grand Tronc puisqu'il fait un service analogue à deux ou trois lignes parallèles dans les Etats et auxquelles le gouvernement des Etats-Unis paie séparément \$200 par mille, en moyenne, et de \$400 à \$600 collectivement dans chaque Etat.

Examinons maintenant les divers arrêts en conseil relatifs au subside postal et les arrangements passés à cet égard.

Le Grand Tronc a été ouvert par sections; la première fut celle de Montréal à Island Pond, en correspondance avec la ligne de Portland que le Grand Tronc a affermée des

Etats-Unis. Avant la passation de ce bail la ligne de Portland transportait les malles des Etats-Unis à raison de \$110 par mille, service de jour. Ce tarif a été augmenté depuis par le gouvernement des Etats-Unis.

En 1853 le Grand Tronc fut ouvert de Montréal à Island Pond et le gouvernement canadien eut à s'occuper de la question du service postal. Le 7 août 1853, en présence du maître-général des postes, fut adoptée une résolution fixant le tarif postal sur cette section à \$110, comme sur la ligne de Portland, pour un train de jour, aller et retour.

Aucune clause de l'arrangement n'exigeait de char de distribution; la malle devait être transportée dans des sacs. Cet arrangement était considéré comme provisoire, pour une section de ligne, et devait être remanié lorsque la ligne serait complétée.

Cet arrangement provisoire fut adopté par le département des postes, à raison de \$110 par mille, et payé régulièrement jusqu'au mois de septembre 1858.

A cette date il paraît que le maître-général des postes fit rapport au conseil demandant un changement de tarif et sans détailler les raisons de cette demande.

Avis de ce rapport, ni de l'arrêt en conseil ne fut donné à la compagnie qui continua de dresser ses comptes en se basant sur le tarif de \$110 par mille.

Dans l'été de 1861 les difficultés financières de la compagnie déterminèrent une crise, et la question du service fut, pour la première fois discutée par le gouvernement et la compagnie.

Les discussions ultérieures sont suffisamment connues.

Abordons maintenant, d'une manière directe, la question de la subvention postale qui devrait être payée au Grand Tronc.

Il est d'abord évident que le tarif du Grand Tronc devrait être au moins égal à la moyenne de ceux des principaux chemins de fer dans les seize états sus-mentionnés; et qu'une somme additionnelle devrait être payée au Grand Tronc pour les difficultés qu'offre son exploitation, l'existence du pont Victoria, et le fait que le service des voyageurs est beaucoup moindre que sur les lignes mentionnées dans la liste. Mais si M.M. les commissaires ne veulent pas se contenter des faits qui leur ont été soumis à cet égard il ne sera pas difficile de leur démontrer, en faisant d'autres calculs, que la subvention postale du Grand Tronc devrait être plus élevée que celles qui ont été mentionnées plus haut.

Il a été dit déjà qu'aux Etats-Unis, les malles pour la distribution sont sur un seul train arrêtant à chaque station et qui distribue les malles le long de la route sur un char spécialement installé à cette fin; c'est le seul char servant à la distribution qui soit expédié sur les chemins de fer américains; il ne circule qu'une fois par jour, et c'est pour ce service que la rémunération est établie.

Les voies ferrées américaines figurant sur la liste sont toutes d'une longueur qui permet à un convoi de partir le matin et d'arriver à destination avant une heure avancée le soir, de sorte que la compagnie peut satisfaire à des engagements avec les postes sans être obligée d'avoir des trains de nuit pour le voiturage des malles; mais si elle en a, c'est que son trafic est trop considérable pour qu'un train de jour suffise, et à ce, elle trouve par conséquent son profit et transporte sur ces derniers des dépêches closes sans conducteur et sans triage sur la route, qu'elle laisse aux stations, et c'est là le service qui se fait par les trains ordinaires pour le département des postes.

Mais il n'en est pas ainsi sur le chemin de fer Grand Tronc du Canada. La longueur de ligne de Québec à Sarnia est de près de 800 milles, distance beaucoup trop grande pour faire ce service seulement avec des trains de jour. Avec la vitesse exigée aujourd'hui, la marche sur le Grand Tronc se fait en 36 heures de Québec à Sarnia. Comme de raison, ce voyage ne se peut faire sans interruption sans avoir des trains de nuit sur quelques parties de la route.

Il est évident qu'il est nécessaire pour le public et le département des postes qu'il y ait, si possible, un service continu entre le lieu du siège du gouvernement, afin que les malles en venant ou s'y rendant ne mettent pas plus que le temps nécessaire à faire le trajet.

Il est de même certain que le service postal par voie de mer, [24] dont il sera plus particulièrement question plus loin, exige un service continu, sans lequel le public et le département des postes seraient privés des avantages dont ils jouissent actuellement.

Il est de fait que la circulation des voyageurs sur le chemin de fer Grand Tronc n'exige pas l'emploi de plus d'un train quotidien sur chaque partie de la ligne, et la

grande somme de ses affaires se fait avec les principaux centres, et généralement la distance entre ces centres n'excède pas 100 milles, de sorte que les trains entre Montréal et Québec suffisent à la circulation sur une distance, soit de 75 à 100 milles, sur le côté nord du fleuve, et sur une pareille distance du côté sud.

Entre Montréal et Toronto, la grande masse des affaires n'excède par un parcours de 100 milles dans l'une ou l'autre direction du terminus, et l'on peut amplement suffire au trafic avec un convoi quotidien de voyageurs, et si par rapport à ses trains la compagnie n'était pas contrôlée par le département des postes, ils ne marcheraient que le jour, ce qui serait beaucoup plus commode pour les voyageurs, qui se trouvent actuellement arriver aux stations au milieu de la nuit; par conséquent, l'arrangement qui conviendrait le mieux serait de partir de Québec le matin pour arriver le soir à Montréal. Nul train ne partirait alors de Montréal pour l'Ouest avant le lendemain matin, trajet qui prendrait le jour entier, et ainsi de suite de Toronto à Sarnia. Avec cet arrangement, il faudrait qu'une lettre à Québec fut mise à la poste la veille ou bien de bonne heure le lundi matin; elle elle ce rendrait ce jour à Montréal, et repartirait le lendemain pour Toronto et le surlendemain pour Sarnia. Elle mettrait ainsi trois jours à se rendre de Québec à Sarnia.

Tel est l'arrangement économique que la compagnie du Grand Tronc sera contrainte d'adopter si un prix suffisant ne lui est pas accordé pour le service postal, et si elle ne l'a pas encore complètement adopté c'est dans l'espérance que le département des postes, qui trouve un grand avantage dans un service continu d'un bout à l'autre de la province, finirait par reconnaître la justice d'une rémunération équivalente à ce service s'il veut en assurer la permanence.

Les représentants du département ont affirmé que l'arrangement actuel était établi pour la commodité de la compagnie seule, que le département des postes n'avait rien exigé à cet égard. Il est bien vrai qu'il n'a pas dit en propres termes: "Nous voulons des heures particulières d'arrivée et de départ" mais il est tout de même certain que lorsque la compagnie a voulu mettre en force l'arrangement dont il vient d'être question, il s'est fortement prononcé contre, et la pression exercée par le public et par ses représentants ont forcé la compagnie [25] à maintenir un arrangement que la couronne n'exige pas, mais qui est nécessaire au revenu postal de la province en ce qu'il a jusqu'ici contribué à l'augmenter de 330 par cent. La preuve de ceci se trouve dans des lettres envoyées de temps à autre à la compagnie par le département des postes.

Nous citerons comme exemple la lettre suivante du maître général des postes en date du 28 août, 1862. (Page 62, livre bleu No. 1) :—

"Le maître-général des postes a été informé que vous aviez notifié à votre inspecteur à Montréal votre intention de supprimer, à partir de lundi prochain, le train qui fait le trajet entre Montréal et Québec, et correspond avec celui qui transporte les malles de Montréal à l'Ouest, et de n'avoir désormais qu'un train partout.

"Une conséquence regrettable de ce changement sera que la malle venant de l'Ouest à destination du siège du gouvernement sera retenue à Montréal depuis onze heures du matin jusqu'à l'après-midi du jour suivant."

Et le 16 septembre 1862, lorsque la compagnie eut fait savoir qu'il lui était impossible de faire marcher ses trains de nuits nécessaires seulement aux postes, le secrétaire de ce département fit parvenir à la compagnie la communication officielle ci-jointe. (Page 65, livre bleu No. 1) :—

"DÉPARTEMENT DES POSTES,

"16 septembre 1862.

"MONSIEUR,—Relativement aux observations que vous avez adressées au maître-général des postes, le 28 ult., au sujet du temps d'arrêt pendant lequel les malles venant de l'Ouest, à destination du siège du gouvernement, sont retenues à Montréal, depuis le 8 courant, je suis chargé, par le maître-général des postes, de vous informer qu'il considère cette interruption des trains contraire à l'article des statuts qui règle le transport des malles par le Grand Tronc. Le sens de la loi ne saurait permettre qu'une compagnie de chemin de fer chargée de transporter les malles entre deux villes sur la partie la plus importante de la ligne puisse, à son gré, et malgré les représentations du maître des postes, interrompre le service et retenir les lettres pendant 17 heures à une station.

“ Le maître-général des postes me charge donc de vous inviter à rétablir la communication non-interrompue entre Toronto et Québec, de façon à ce que les malles soient expédiées et délivrées, aux points extrêmes comme aux stations intermédiaires, sans autres interruptions ni arrêts que ceux qui sont nécessités par les besoins du service.

“ (Signé),

WM. WHITE,

“ Secrétaire.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,

“ Chemin de fer Grand Tronc, Montréal.”

On voit par cette lettre écrite sous la direction du maître-général des postes que le département croit la compagnie obligée à un service continu ; non seulement cette lettre est un ordre précis rendant continu le service entre Québec et Toronto, mais elle exige que la compagnie emploie des trains que ne nécessite pas la circulation des voyageurs sur le Grand Tronc, mais qui font très bien l'affaire du département des postes en ce qu'ils contribuent grandement à l'augmentation de son revenu.

Le 28 novembre 1862 (page 88, livre bleu No. 1) le sous-maître-général des postes écrivit la lettre officielle suivante ordonnant un service continu sans s'enquérir si la compagnie y trouvait ou non son compte. Ce que paraissait surtout préciser le maître-général des postes, c'est qu'il avait droit à un service continu, mais il ne disait pas si la compagnie pourrait se faire payer à l'équipolent.

“ DÉPARTEMENT DES POSTES,

“ QUÉBEC, le 28 novembre 1862.

“ MONSIEUR,—Le maître-général des postes me charge de vous signaler combien les heures des trains, d'après le tableau publié lundi dernier, sont peu convenables pour les correspondances postales dans toute la province. Entre Québec et Toronto, il faut sept jours pour écrire et avoir la réponse.

“ Entre Montréal et Toronto, quatre jours, et quelquefois cinq sont nécessaires pour le même objet.

“ Entre Québec et Montréal, quatre jours, quelquefois cinq, c'est-à-dire aussi longtemps que par l'ancien système de la poste aux chevaux qui passait par Trois-Rivières.

“ Ces faits ont créé un mécontentement général dans tout le pays, et le maître-général des postes désire que je vous les signale afin que vous y apportiez remède.

“ Je suis, etc.,

“ (Signé),

W. H. GRIFFIN,

S.-M. G. P.

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
Etc., etc., etc.

Le 11 décembre 1862 (page 91, livre bleu, No. 1.), une longue lettre officielle fut reçue, lettre dont il suffira de donner ici quelques extraits.

Il faut d'abord dire que pendant longtemps la compagnie s'est conformée au désir du département des postes dans l'espérance que l'on se déciderait quelque jour à accorder un prix raisonnable pour le service postal, mais à défaut de ce règlement, la compagnie avait décidé de faire marcher ses trains de manière à ne satisfaire qu'au trafic, tout en laissant comme de juste, au département des postes de faire usage de ces trains, et c'est ce qui avait donné lieu à la lettre du 11 décembre, de laquelle sont faits les extraits suivants :—

“ Vous me rappelez que depuis le commencement de l'exploitation de la ligne, la compagnie n'a jamais reçu du département aucune indication relative aux heures des trains, et, qu'en conséquence, la compagnie est libre de disposer les heures des trains de la façon la plus avantageuse pour le public, et que c'est la règle qu'on a suivie en dressant le tableau actuel. Le département des postes a agi en cela avec le Grand Tronc comme avec toutes les autres compagnies de chemin de fer de la province, mais votre compagnie est la seule qui ait cherché à porter préjudice au public et à soulever des difficultés avec le département.

“ La compagnie a tort de se prévaloir d'une pareille omission du département, et le maître-général des postes me charge de vous dire qu'il n'est point responsable des fautes de ses prédécesseurs. Depuis qu'il est à la tête de ce département, son désir a toujours

été de rendre le service postal le plus efficace possible en ménageant les intérêts du public en même temps que ceux de la compagnie. Il a toujours évité soigneusement d'exiger de la compagnie un service trop coûteux. Mais la compagnie se montrant déterminée à maintenir le service actuel ou à exiger, pour les modifications nécessaires, un paiement tout-à-fait injuste, le maître-général des postes se voit obligé de définir les conditions du service et d'exiger qu'elles soient strictement remplies conformément à la loi.

“ Le maître-général des postes approuve l'arrangement actuel des services entre Montréal et Toronto pourvu qu'il y ait, tous les jours, un service régulier, aller et retour.

“ De Toronto à London, il demande un service journalier continu, de façon à ce que les malles de Montréal et des localités intermédiaires soient expédiées à l'ouest à l'arrivée des trains à Toronto, et que les malles de London et des localités intermédiaires soient rendues à Toronto à temps pour correspondre avec les trains de l'est.

“ Il demande que la malle de Montréal à Québec parte pour Québec à l'arrivée des trains de l'ouest, et que la malle ne parte pas de la Pointe-Lévi pour l'ouest avant 4 heures de l'après-midi, de façon à correspondre à Montréal avec le train qui se rend à l'ouest.

“ A l'ouest de London et à l'est de la Pointe-Lévi, les arrangements resteront les mêmes.

“ De Montréal à Portland, le maître-général des postes demande un train hebdomadaire expédié immédiatement à l'arrivée de la malle de l'ouest à destination d'Europe, et correspondant avec le départ du vapeur de Portland; de même un train de Portland à Montréal immédiatement après l'arrivée du vapeur d'Europe.

“ Il se réserve le droit de modifier les dispositions en en donnant dûment avis à la compagnie.

“ Il me charge aussi de protester contre le droit que veut s'arroger la compagnie de décider quand et à quelles stations il doit y avoir interruption dans le transport des malles. Si on accorde ce droit à la compagnie pour Montréal et Toronto, il n'y a nulle raison de le lui refuser aux autres stations et, ainsi, les intérêts publics se trouveraient à la merci de la dite compagnie, à laquelle il nie le droit de nuire aux intérêts généraux pour son avantage particulier. Il regarde aussi comme un droit acquis au gouvernement de déterminer ce qui est service spécial et ce qui est service ordinaire.”

On a pu remarquer que la lettre du maître-général des postes, en date du 11 décembre, définit le service exigé et insiste sur son exécution selon la stricte observation de la loi; elle prescrit ensuite quels trains particuliers marcheront et va jusqu'à dire qu'il se réserve le droit de modifier ou changer en aucun temps ces ordres, après avis donné à la compagnie. Dans l'alinéa suivant, il dit en termes précis qu'il ne doit pas être permis à la compagnie d'interrompre la continuité du service postal, bien que maintes fois il eût été informé que pour cela il fallait absolument des trains de nuit, qui coûtaient beaucoup plus que ceux de jour et que n'exigeait pas son trafic.

Les extraits donnés ici des communications officielles du département des postes détruisent entièrement l'assertion que les trains actuels du Grand Tronc étaient établis par lui-même et pour sa propre commodité, et qu'il ne pouvait exiger aucun surcroît pour la raison que son tableau des heures n'était pas à sa convenance. Comme on a pu le voir ici, le département des postes a forcé la compagnie à faire marcher des trains qui lui étaient inutiles (voir lettre du 11 décembre) en le lui enjoignant positivement.

Subséquentement à cette lettre, il y eût des pourparlers entre la compagnie et le gouvernement. L'une se refusait de faire marcher des trains qui lui étaient inutiles, et l'autre insistait pour qu'ils fussent expédiés à l'heure qui convient au département des postes.

Enfin, une promesse positive fut faite qu'il allait être sous peu décidé du prix que paierait le gouvernement pour le service postal au moyen d'un arbitrage, que l'on proposait de légaliser par un bill récemment introduit [28] par le maître-général des postes, et sur la foi de cette promesse, la lettre suivante fut écrite par la compagnie. (Page 82, livre bleu No. 2) :—

Après la lettre qui vient d'être citée, des pourparlers eurent lieu entre la compagnie et les membres du gouvernement : la première refusait de faire marcher des trains que n'exigeait pas son trafic, et le gouvernement insistait à ce que les convois fussent à la commodité du département des postes.

A la fin, il fut positivement promis que l'on allait régler le prix de la subvention postale au moyen de l'arbitrage qui allait être légalisé par le projet de loi récemment introduit

par le directeur des postes, et confiante dans l'exécution de cette promesse, la compagnie fit écrire la lettre qui suit :—(page 82, livre bleu No. 2.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Bureau du Directeur-Gérant,

MONTRÉAL, 6 mai 1863.

CHER MONSIEUR,—Conformément à la promesse que je fis samedi dernier en présence de MM. Sandfield Macdonald et Foley, je couche maintenant sur le papier les heures d'arrivée et de départ des trains de ce chemin de fer, à compter de lundi, le 18 mai.

(Ici suivait le tableau des heures.)

“ Par les arrangements ci-dessus, il y aura deux trains de jour continus entre Détroit et Montréal, et des trains entre Montréal et Québec de manière à établir une correspondance suivie entre la dernière cité et les bureaux de poste de l'ouest.

“ J'ai fais en même temps des vœux pour que la somme de notre trafic et le règlement de la question postale justifient ces grandes facilités de locomotion ainsi données au public et au département des postes.

“ Les changements que je viens d'indiquer seront faits le 18 du courant.

“ Tout à vous,

“ (Signé),

C. J. BRYDGES.

“ W. H. GRIFFIN,

“ Sous-maître général des postes.”

Ces trains faisaient deux trajets par jour en chaque sens, portaient les malles entre Québec et Sarnia, et il ne fut consenti à ce service continu qu'après beaucoup d'objections aux demandes urgentes du maître-général des postes.

Depuis cette date, le service postal fait par la compagnie a été plus avantageux même pour les postes, et bien qu'il lui en coûte beaucoup, elle a continué à le faire dans l'espérance que la subvention serait bientôt fixée ; mais le temps est venu où la compagnie doit enfin recevoir la juste rémunération qui lui est due, ou bien ses trains ne marcheront que pour la commodité des voyageurs.

Or, comme on l'a déjà dit, cela ne satisfera pas aux besoins du département des postes ; mais, devant ces faits, n'est-il pas raisonnable d'exiger de lui une rémunération proportionnée au service qu'il exige, et pour lequel il faut de nombreux trains en grande partie inutiles à la compagnie, surtout en hiver, car alors le nombre des voyageurs est très restreint.

Comme on l'a dit déjà, il suffirait à la compagnie et au public voyageur d'un train de jour entre les principaux centres situés sur la ligne du Grand-Tronc. Cet arrangement n'exigerait pas de trains de nuit, dont le roulage est beaucoup plus dispendieux que celui des trains de jour, et s'il était adopté, la compagnie s'épargnerait de grands frais d'exploitation ; mais les exigences impérieuses du département des postes ont forcé la compagnie de modifier son tableau des heures de manière à ce que le service soit continu d'un bout à l'autre de la ligne, et à faire circuler de jour et de nuit des trains inutiles à son trafic.

Cet exposé détruit un des arguments les plus marquants que l'on ait fait valoir contre la compagnie dans un des rapports du maître-général des postes, et cela tout en établissant qu'une grande partie du service qu'elle fait ne peut être considérée autrement que comme spéciale et devrait être payée comme telle.

Il ne faut pas non plus oublier que le département des postes exige que la compagnie voiture gratuitement un grand nombre de ses employés voyageant pour le service des postes, et par un des rapports de la direction des postes, on peut voir que pour l'année expirée en septembre 1857, plus de 40 personnes sont employées comme commis de bureau de poste ambulant, lesquels, en moyenne, font un trajet de 600 à 1,000 milles par semaine. Si tel est le cas, en portant la moyenne à 800 milles pour 40 employés, ces chiffres portent à 1,664,000 milles la distance ainsi parcourue par eux, et à 3 centins par mille—c'est le prix

ordinaire—on obtiendrait un total de \$50,000. Le nombre des commis actuellement employés dans ces bureaux est bien plus élevé qu'en 1857, et la somme serait plus forte en proportion, et même en faisant une réduction du prix de passage à raison de la continuité du service, cela n'en ferait pas moins une somme considérable que le département devrait payer, vu surtout que la compagnie est responsable des accidents qui peuvent arriver à ces commis dans leur trajet sur la ligne.

Il faut encore se rappeler que ces commis, qui font le triage et la distribution des lettres lorsque les trains sont en marche, épargnent une forte besogne aux différents bureaux de poste du pays, ce qui diminue d'autant leurs dépenses.

En outre de cela, le département exige des billets de passage—bons pour tous les jours de l'année—qu'il donne à certains de ses officiers, y compris le maître-général des postes, le sous-maître, le secrétaire et cinq inspecteurs, lesquels ont différents devoirs à remplir sur diverses parties de la ligne. Souvent aussi il en demande d'autres pour ceux de ses commis qui vont de place en place pour affaires du service, et sans crainte l'on peut dire que si le département avait à payer tout ce qui lui est ainsi donné, la somme s'élèverait à un chiffre considérable.

Les postes exigent de plus que le tiers d'un char à bagage ordinaire soit réservé et installé comme bureau de poste, c'est-à-dire avec tiroirs, casiers, etc., pour le triage des lettres durant le trajet, y compris le chauffage, l'éclairage et ce qu'il faut pour la commodité du commis qui en est chargé. Ajoutons ici que l'espace ainsi réservé leur paraît insuffisant et que chaque année elles en demandent l'augmentation ainsi qu'une meilleure installation, et ce sont là autant de choses qui nécessitent des frais assez considérables à la compagnie.

Comme les malles sont toujours voiturées par les trains de voyageurs, il serait bon de faire ici le calcul de ce que cet espace réservé aux postes rapporterait à la compagnie s'il était affecté au transport des voyageurs.

Un char de voyageurs peut contenir au moins 50 personnes, et le tiers de cette voiture pourrait bien en contenir quinze; or, si cet espace était occupé pendant un voyage entre Montréal et Toronto, la somme de \$8 payée par chacun des quinze voyageurs donnerait un total de \$120, et si, comme pour les malles entre Montréal et Toronto cela avait lieu deux fois par jour, ce transport, pendant 313 jours, rapporterait \$150,240, lesquelles, réparties à raison de la distance des 333 milles entre les deux cités, donneraient par année plus de \$451 par mille pour cet espace.

A ce calcul, on a d'abord objecté que tous les sièges d'un train ne sont jamais remplis; ensuite, que la continuité du service donnait au gouvernement l'avantage d'occuper cet espace à meilleur marché que des voyageurs pourraient l'obtenir. Inutile de dire que la première objection est injuste, quand même elle serait fondée, et cela par la raison que le gouvernement exige l'emploi de plus de convois qu'il n'en faut pour les voyageurs,—plusieurs de ces convois n'ayant jamais qu'un très-petit nombre de voyageurs; or, c'est en cela que la première objection se trouve injuste, puisque c'est la faute du gouvernement si les trains sont obligés de circuler à moitié vides; mais, lui étant faite, cette objection serait tout à fait fondée, car si la compagnie est contrainte de faire marcher des convois presque toujours vides, il s'ensuit que le gouvernement devrait lui payer davantage pour le service qu'il exige d'elle, et en ce cas-ci, le privilège que réclamait le gouvernement ne lui appartenait pas plus qu'à n'importe quel voyageur montant sur un train à la veille de partir et qui, voyant six ou sept sièges inoccupés, exigerait d'être voituré pour rien ou à très-bas prix sous le prétexte que s'il ne l'occupait son siège resterait vide, et qu'alors il n'en coûterait pas plus à la compagnie de l'y laisser sans payer. Les postes exigent et occupent un certain espace sur un char, donc elles doivent payer pour cette occupation, mais sans prétendre à une réduction de prix appuyée sur cette supposition, que si elles ne l'occupaient pas il resterait peut-être en partie vide.

Quant à la deuxième objection, c'est-à-dire que la continuité du service donne droit à une réduction dans le prix exigé, il est indubitable qu'elle ne marque pas de fondement. C'est la règle adoptée pour les voyageurs qui prennent des billets d'aller et retour: le prix est alors diminué d'un quart, et en l'observant dans ce cas, les \$451 par mille se trouveraient réduits de 25 par cent ou à environ \$340; mais on ne doit pas perdre de vue que l'objet et le résultat de la réduction faite pour les billets d'aller et retour sont d'augmenter la somme du trafic, tandis que le département des postes, dans l'espace qu'il

occupe ainsi, peut y mettre ce qu'il veut, et le plus il y met le plus il en retire sans que la compagnie y trouve le moindre avantage de plus.

L'argument basé sur la continuité de service perd ici beaucoup de son poids, car tout ce qui a été dit à l'égard des prix exigés lorsque les voyageurs sont nombreux repose toujours sur ce que la modicité du prix engage un plus grand nombre de personnes à voyager, et augmente, par conséquent, le chiffre des recettes; mais dans la réduction exigée ici, le revenu de la compagnie n'a rien à gagner, car le département seul en profite.

Mais, laissant de côté le nombre de voyageurs qui pourraient trouver place [31] dans l'espace qu'occupe les postes, la question peut être envisagée sous un autre point de vue.

La quantité de fret qu'on peut mettre dans un char ordinaire est de dix tonneaux. Ce n'est que la capacité d'un char ordinaire à marchandises qui est plus petit qu'un char à bagages. Mais sans chercher à calculer la différence on peut dire, sans crainte d'erreur, que l'espace occupé par le bureau de la poste équivaut à 3½ tonneaux de fret ordinaire. Le fret est expédié par les trains à petite vitesse, et, par conséquent, à beaucoup moins de frais que s'il l'était par les trains de grande vitesse. Si le fret était transporté par les trains à grande vitesse le prix du transport devrait être beaucoup plus élevé. Mais en prenant cette quantité de 3½ tonneaux, aux tarifs ordinaires du fret, on obtiendrait les tarifs suivants pour la poste :

TAUX ANNUEL DU TRANSPORT DU FRET PAR MILLE, POUR LE TIERS D'UN CHAR.

DISTRICT.	1ère Classe.
	\$
Entre Montréal et Toronto (tarif général) - - - - -	231
“ Toronto et Sarnia - - - - -	221
“ Montréal et Island Pond - - - - -	243
“ Québec et Richmond - - - - -	400
“ Montréal et Toronto (tarif spécial) - - - - -	125
Moyenne - - - - -	244

La différence qu'on trouve dans les tarifs de ce tableau provient de différentes considérations relatives à la nature du pays traversé, l'importance du trafic, etc., qu'on ne peut négliger lorsqu'on veut établir le tarif du fret.

Ainsi donc pour transporter à petite vitesse des marchandises de première classe, la compagnie exigerait, d'après le tableau, un tarif de \$244 par mille et par année. A ce chiffre il faudrait ajouter l'excédant des trains à grande vitesse sur ceux qui sont expédiés à petite vitesse.

En général le prix du transport du fret par les trains de voyageurs à grande vitesse est le double ou excède d'un et demi le transport à petite vitesse, cela en considération des frais d'expédition et de la rapidité dont profite l'expéditionnaire.

D'après ce principe le tarif ci-dessus deviendrait \$488 par mille, ou, au moins, \$366 par mille et par année.

Si la compagnie du Grand Tronc annonçait qu'elle adoptera ce tarif pour les marchandises entre Montréal et Toronto nul doute qu'elle obtiendrait immédiatement autant de trafic qu'elle en voudrait. Or si le département des postes jouit de cet avantage pourquoi ne paierait-il pas en conséquence [32].

De plus les tarifs sont toujours fixés en vue d'une augmentation du trafic, car si le trafic était toujours le même on élèverait nécessairement le tarif. En appliquant ce principe à la poste on voit qu'elle aurait à payer une forte somme additionnelle.

Au sujet de cette question de tarif, il sera bon d'indiquer les paiements fait par quelques-unes des principales compagnies d'express aux chemins de fer des Etats-Unis, par exemple les deux compagnies suivantes : la compagnie américaine de l'express, la plus

considérable de ce genre aux Etats-Unis, et le chemin de fer central de New-York ; cette dernière compagnie a, avec la première, un contrat aux conditions suivantes :

La compagnie centrale donne à l'express l'espace suffisant pour 10 tonneaux, chaque jour, aller et retour, à raison de \$400 par jour ou \$411 $\frac{35}{100}$ par mille de chemin de fer, tout excédant de poids étant payé à raison de 75c. et 86c. par 100 lbs, ce qui est de beaucoup au-dessus du prix de transport des colis de première classe.

Or le Grand-Tronc donne au département des postes $\frac{1}{4}$ de char deux fois par jour, aller et retour, ce qui équivaut à un espace de 6 $\frac{1}{2}$ tonneaux par jour, aller et retour, spécialement affecté au service des malles.

Si le département des postes payait le Grand-Tronc au même tarif que la compagnie de l'express paie le Central de New-York, ce tarif serait de \$274 par mille et par année.

La compagnie de l'express américain a également un contrat avec le chemin de fer central du Michigan aux conditions suivantes :

L'express a droit à un espace de 5 tonneaux chaque jour, aller et retour, à raison de \$150 par jour, ou \$165 $\frac{31}{100}$ par mille de chemin de fer, tout excédant ce poids devant être payé à raison de \$75 par 100 lbs. ce qui est de beaucoup au-dessus du prix du transport des colis de première classe.

En appliquant ce tarif au Grand-Tronc pour 6 $\frac{1}{2}$ d'espace, cette compagnie devrait recevoir de la poste \$220 par mille et par année.

Il est donc démontré que si l'espace affecté à la poste était occupé par des voyageurs ou des colis de première classe, la valeur moyenne de cet espace excédant même le tarif accordé par le département des postes des Etats-Unis aux compagnies incluses dans la liste mentionnée page 60.

Il est encore un point digne de considération : Le gouvernement canadien paie actuellement \$218,000 ou environ £44,000 sterling par année à une compagnie de vapeurs pour le transport des malles entre Liverpool et Québec pendant l'été, et Liverpool et Portland durant l'hiver.

C'est une grande réduction sur le premier tarif qui était de \$416,000 par année. Pour les \$118,000 la compagnie des vapeurs transporte les malles une fois par semaine entre Liverpool, Québec et Portland, ce qui fait dans toute l'année un parcours de 280,000 milles. Le coût d'établissement d'une ligne de vapeurs ne dépasse pas £750,000 sterling. Pour la compagnie de vapeurs, il n'y a naturellement pas de frais d'entretien de la voie. Le Grand-Tronc transporte les mêmes malles que les vapeurs, plus des sacs pendant l'été, et les correspondances à l'intérieur toute l'année. Voici un extrait du rapport du maître-général des postes, en 1859, qui montre l'importance de cette question :—

“ La supériorité reconnue de la voie canadienne pour la communication entre le Canada et une grande portion des Etats-Unis avec l'Europe, a attiré l'attention du gouvernement des Etats-Unis ; mais aucun arrangement ne peut être conclu jusqu'à ce qu'il y ait, toutes les semaines, un paquebot canadien et que la ligne du Grand Tronc et le pont Victoria soient achevés, de manière à former une ligne continue de Détroit à Québec (et Portland) ;—*mais alors le département des postes canadien pourrait offrir, pour le transport des malles entre les Etats-Unis et l'Europe des conditions tellement avantageuses qu'elles seraient immédiatement acceptées par le gouvernement des Etats-Unis.*—Les malles sont actuellement transportées régulièrement entre Liverpool et Cork d'une part et Détroit et Chicago d'autre part ; ces malles comprennent toute la correspondance européenne des Etats de l'ouest, du sud-ouest et du nord-ouest. Les malles entre les Etats de la Nouvelle-Angleterre et l'Europe seront aussi comprises dans cet arrangement avec les paquebots canadiens.”

L'extrait ci-dessus fait voir que cet arrangement avantageux par lequel le gouvernement canadien s'engage à payer \$218,000 par année, n'aurait pu être conclu sans l'achèvement du Grand Tronc, et cependant on refuse d'accorder à cette compagnie un tarif postal raisonnable.

On a déjà vu que le coût d'établissement de la ligne de vapeur était au plus de £750,000 stg. Les £40,000 stg. par année représentent donc un intérêt de 6 p. cent sur le capital, et lorsque la subvention était double la compagnie recevait 12 pour cent de la poste en outre de ses autres profits qui ont toujours été considérables.

Sans le Grand Tronc le gouvernement n'aurait pu profiter de tous ces avantages.

Le capital de construction du Grand Tronc, sans tenir compte de la subvention du gouvernement, est de £13,000,000 stg. A 6 pour cent, l'intérêt de cette somme serait de £780,000 par année. De plus la compagnie dépense actuellement £70,000 par année pour le bon entretien de la ligne.

Il semble donc évident que le Grand Tronc qui, en outre de la malle des vapeurs, transporte toute la correspondance de l'intérieur, devrait recevoir, sur son capital, au moins l'intérêt qui est payé à la ligne de vapeurs.

Six pour cent sur la dette qui existait à l'époque de l'arrangement passé en vertu de l'acte du 9 juin 1859, représenteraient £150,000 stg. par année ou \$750 par mille de chemin de fer ce qui est moindre que le montant payé par la poste d'Angleterre aux chemins de fer d'Irlande.

Il faut considérer aussi que, sans avoir besoin de faire aucune nouvelle dépense, le département des postes verrait de jour en jour s'accroître son revenu.

Si pour cette augmentation du service, le département des postes a besoin d'un espace plus considérable, le Grand-Tronc devra le lui fournir sans aucun paiement *extra*, vu que l'arrangement sera fait pour plusieurs années.

Il faut considérer encore qu'en hiver les malles des vapeurs sont transportées par le Grand-Tronc, de Portland à la frontière sur une portion de ligne que cette compagnie loue à grands frais. L'arrangement postal entre les États-Unis et le Canada comporte que le gouvernement canadien recevra le prix complet des ports sur toutes les lettres venant, par cette voie, entre Liverpool et le Canada, et que le gouvernement des États-Unis ne recevra rien pour le transport des malles entre Portland et la frontière du Canada.

Cet arrangement est donc tout entier à l'avantage du gouvernement canadien et porte grand préjudice à la compagnie.

Pendant cinq mois de l'année la compagnie doit expédier des trains spéciaux correspondant avec l'arrivée et le départ du vapeur de Portland.

Ceci devrait être pris en considération lors qu'on fixera le montant du service postal afin que les pertes de la compagnie se trouvent couvertes.

L'expédition des trains spéciaux à l'arrivée et au départ du vapeur est aussi une autre source de pertes nettes pour la compagnie.

Car lorsque les trains réguliers ne correspondent pas avec l'arrivée ou le départ du vapeur, la compagnie doit nécessairement expédier des trains spéciaux.

La question se trouve ainsi examinée sous toutes ses formes : Il est évident que, depuis la passation de l'arrêt en conseil du 2 octobre 1861, la compagnie a souffert de la part du gouvernement de grands dommages.

Le dommage fait aux actionnaires ne peut être précisé exactement ; mais il n'est certainement pas moindre que £500,000 sterling.

Il est donc de la dernière importance que cette question soit réglée sans délai, en présence de la position des créanciers de la compagnie qui, depuis trois ans, n'ont reçu ni intérêt ni principal.

MONTREAL, 16 janvier 1865.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL DU CANADA.

SERVICE POSTAL.

Mémoire de la Compagnie.

Québec, jeudi, 16 février 1865.

MONSIEUR,—Dans une lettre du 24 ultimo, que j'ai eu l'honneur de recevoir de vous vous avez bien voulu me transmettre un extrait de la commission postale en me priant de communiquer aux commissaires toutes les réclamations que je pourrais avoir à faire en conformité de cet extrait.

Je pris alors la liberté de vous adresser copie d'une lettre écrite en réponse à une semblable requête que m'avait adressée le maître général des postes en octobre et en novembre 1863. Voici quel était le contenu de cette lettre :—

“ Au sujet de votre lettre du 17 octobre, de ma réponse du 10 novembre, et de votre réplique du 18 novembre et du 5 courant, j'ai l'honneur de vous adresser aujourd'hui le mémoire de la compagnie, relatif à la rémunération des services qu'elle a rendus au département des postes.

“ Le compte présenté sous condition par la compagnie au département pour services effectués depuis avril 1854 au 31 janvier 1862, montre une balance due par ce dernier de \$204,005,70, tandis que la somme placée au crédit de la compagnie par le gouvernement jusqu'au 31 décembre 1861, n'était que de \$167,897,000.

“ Le compte présenté depuis par la compagnie, du 31 janvier 1863, montre une balance de \$238,505,70 contre le département des postes.

“ Chacun de ces comptes ayant donné le détail de ses articles, il me sera par conséquent inutile de faire autre chose que d'en annexer des copies à la présente lettre. Le taux de \$100 par mille a servi de base au compte, il est vrai; mais le gouvernement a été plusieurs fois averti que la compagnie regardait ce chiffre comme insuffisant.

“ Le 19 novembre 1858, M. W. H. Griffin, écrivant à la compagnie, lui manda qu'un arrêt avait été passé en conseil pour régler le taux à payer aux chemins de fer et promit de lui communiquer cet arrêt sous peu de jours. Il ne paraît pas néanmoins que cette communication ait eu lieu, et la compagnie a continué de faire ses comptes comme ci-devant, en protestant que le taux n'était pas suffisant. Malgré cela, le gouvernement n'a cessé d'avertir la compagnie, que diverses sommes avaient été placées à son crédit lesquelles sommes ne s'accordaient pas du tout avec les comptes de la compagnie, ni avec l'arrêt du conseil qui servait, supposait-on, de base à ces paiements. J'ai reçu de vous une lettre datée du 18 juillet, dans laquelle se trouve incluse une copie de l'arrêt du conseil sur lequel serait basé le paiement ordonné par le gouvernement. C'est la première fois que la compagnie en a donné connaissance.

“ Dans une autre lettre que vous m'adressiez le 12 janvier dernier, vous m'avez informé que la somme de \$24,150 avait été payée par votre département au receveur-général de la province, qui devait la placer au crédit de la compagnie du grand occidental en considération du service fait par cette dernière durant l'année 1862. Cette somme me paraît avoir été calculée au taux de \$70 par mille de chemin de fer parcouru par les convois de la compagnie, comme rémunération du service rendu—soit, 345 milles de chemin de fer à \$70—\$24,150.

(2) * “ Néanmoins l'arrêt du conseil décrète “ que les taux suivants seront adoptés,” savoir :—

“ 1.—Pour le transport quotidien, aller et retour, avec un bureau de poste ambulant “ installé pour cet objet, et occupant le tiers d'un char ordinaire :

“ Quarante piastres par mille par année sur les trains de nuit ;

“ Trente piastres par mille par année sur les trains de jour.

“ 2.—Pour les malles expédiées par chemin de fer comme bagage ou fret, et sous les “ soins de la compagnie ou d'un gardien envoyé par la poste, sans bureau de poste “ ambulant, et lorsque leur poids n'exécède pas 2 quintaux, deux centins par mille.

“ 3.—Tout surcroît d'espace exigé pour le bureau de poste ambulant en sus du tiers “ d'un char, ou tout nombre de voyages de jour ou de nuit en sus de ceux spécifiés “ par la première clause, ou tout surcroît dans le poids des malles acheminées en “ vertu de la seconde, sera payé proportionnellement aux taux y mentionnés.”

“ Il suit de cet Ordre que le paiement ne serait pas basé sur le nombre de milles parcourus, ainsi que paraît l'avoir fait le Département des Postes, mais bien d'après les Trains de Jour et les Trains de Nuit dans les Chars-Poste, et d'après les services extraordinaires rendus par les autres Trains par les employés de la Compagnie.

“ D'après l'Arrêt du Conseil (Sept. 1858) qui donne, ainsi qu'on peut le voir, à la Compagnie \$30 par mille de Chemin de Fer par année pour chaque Train de Jour, les paiements *annuels* pour le service d'un Char-Poste se répartiraient comme suit, savoir :—

* Les chiffres entre parenthèse se rapportent à la page du mémoire cité ici.

ESPECE DE TRAIN.	De	A	Milles.	Taux annuel tel que fixé par ordre en conseil.	Montant.
Train exprès de jour.....	Windsor	London	109 $\frac{3}{4}$	\$30 par mille.	\$ cts. 3,292 50
Do	London	Windsor.....	109 $\frac{3}{4}$	do	3,292 50
Train omnibus	do	Pont Susp... ..	119 $\frac{1}{2}$	do	3,577 50
Do	do	do	119 $\frac{1}{2}$	do	3,577 50
Do	Pont Susp... ..	London	119 $\frac{1}{2}$	do	3,577 50
Do	do	do	119 $\frac{1}{2}$	do	3,577 50
Train exprès de jour.....	London	Sarnia	61 $\frac{1}{4}$	do	1,837 50
Do	Sarnia	London	61 $\frac{1}{4}$	do	1,837 50
Train omnibus.....	Guelph	Harrisburg ..	27 $\frac{1}{2}$	do	825 00
Do	do	do	27 $\frac{1}{2}$	do	825 00
Do	Harrisburg ..	Guelph.....	27 $\frac{1}{2}$	do	825 00
Do	do	do	27 $\frac{1}{2}$	do	825 00
Do	Hamilton	Toronto.....	39	do	1,170 00
Do	do	do	39	do	1,170 00
Train exprès de jour.....	do	do	39	do	1,170 00
Train omnibus.....	Toronto.....	Hamilton	39	do	1,170 00
Do	do	do	39	do	1,170 00
Train exprès de jour.....	do	do	39	do	1,170 00

Total.....\$34,890 00

“ A part les services ci-dessus, il y a eu transport des sacs de la malle tous les jours aux soins des employés de la compagnie sur les trains suivants, savoir :

ESPECE DE TRAIN.	De	A
Train exprès de nuit.....	Windsor	Pont Susp.
Do	Pont Susp... ..	Windsor.
Train omnibus.....	do	Ingersoll.
Do	Ingersoll.....	Pont Susp.
Train mixte	London	Sarnia.
Do	Sarnia	London.
Train exprès de nuit.....	Toronto.....	Hamilton.
Do	Hamilton	Toronto.
Train mixte	London	Appin.
Do	Appin	London.

“ L'arrêt du conseil relatif au service ci-dessus déclare qu'il sera alloué deux cents par train simple par mille chaque fois que les sacs ne pèseront pas plus de 2 qu'x :—Mais la compagnie n'ayant jamais été informée de cette disposition, n'a jamais fait tenir des registres de la pesanteur des sacs de la malle qu'elle transportait. Il est donc impossible pour ces raisons d'exposer un mémoire sur ce que pourrait être le montant de tous les services rendus d'après l'arrêt du conseil. Il est à espérer que le bureau de poste aura tenu des comptes exacts de la pesanteur des malles transportées par la compagnie. Dans ce cas, il ne sera ni difficile, ni embarrassant d'arriver à la somme totale due à la compagnie en vertu de l'arrêt du conseil déjà cité. Cependant dans la mémoire déjà envoyé on trouve une grande différence entre le montant porté par le gouvernement au crédit de la compagnie et celui qu'elle devrait avoir en vertu de l'arrêt du conseil. A part ce qui a été payé pour ce service des sacs de la malle, ce montant s'élève à \$10,740 par année.

“ Du 1er janvier 1858 au 31 décembre 1862, les services exécutés par la compagnie ont été les mêmes à tous égards (sauf la ligne de service ouverte le 27 décembre 1858) que ceux de l'année courante 1863, et qui se trouvent détaillés aux pages 8 et 9 de cette lettre.

“ L'arrêt du conseil étant daté de septembre 1858, je regarde comme admis qu'il s'appliquait à toute cette année et aux années subséquentes. En supposant donc que les

comptes présentés par la compagnie jusqu'au 31 décembre 1858 n'excédaient pas la valeur du service exécuté jusque là, et que l'arrêt du conseil de septembre de cette année comportât rappel au 1er janvier 1858 et ait été agréé par la compagnie le montant dû le 31 décembre 1862 (date des derniers comptes du bureau de poste) serait comme suit, savoir:—

Du Mois de	Au	Montant.
1er avril 1864,.....	31 décembre 1857,.....	\$67,940.98
(Extras, Embranchements de Guelph et Berlin).....		219.28
1er janv. 1858,.....	31 décembre 1858,.....	31,215.00
1er janv. 1859,.....	31 décembre 1859,.....	34,890.00
1er janv. 1860,.....	31 décembre 1860,.....	34,890.00
1er janv. 1861,.....	31 décembre 1861,.....	34,890.00
1er janv. 1862,.....	31 décembre 1862,.....	34,890.00
		\$238,935.26

“ Ces montants ne comprennent pas de paiement pour le transport des sacs de la malle par les employés de la compagnie ; et cependant, à part ce service, on voit que d'après l'arrêt du conseil, la somme due à la compagnie jusqu'au mois de décembre 1862, en sus de ce qui a été porté à son crédit par le département, s'élève à \$46,888.18. Une somme raisonnable ajoutée à ce chiffre pour les services dont on vient de parler et dont il n'a pas été tenu compte grossirait encore considérablement ce chiffre.

“ Il ne m'a pas appartenu jusqu'ici d'entrer en communication sur le gouvernement sur cette question du paiement des compagnies de voies ferrées pour leurs services postaux ; mais j'ai, comme on peut le croire, suivi avec grand intérêt les phases principales de la longue discussion qui vient d'avoir lieu entre le gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc.

“ En comparant les privilèges et avantages dont jouit aujourd'hui le public avec ceux dont il jouissait avant la construction des voies ferrées, on se convaincra facilement de leur valeur inappréciable comme moyens de communications postales.

“ Le fait seul que le chiffre annuel des lettres et journaux transportés par la voie des postes s'est accru de 400 pour cent depuis l'ouverture des Chemins de Fer, suffit amplement pour établir les services incalculables rendus par ces derniers au pays et au gouvernement en général. Il est de même parfaitement établi qu'une correspondance qui prenait autrefois *des jours* pour s'effectuer n'a besoin aujourd'hui que de quelques *heures*. Jadis les moyens de transport étaient irréguliers, grossiers, difficiles et exposés, aujourd'hui, grâce à l'emploi de capitaux énormes, toutes ces difficultés ont disparu pour faire place au confort, à la régularité et à la sûreté. Pour me servir du langage d'un rapport officiel,— “ les vols, les pertes et les dommages causés par l'intempérie et les autres inconvénients [4] du transport de malles considérables dans des Diligences ou Waggon sur les chemins ordinaires de la campagne,” ont disparu pour la plupart depuis l'établissement des Chemins de Fer. (Vide Rapport de l'Hon. M. G. des Postes de l'année expirée au 31 Mars 1856.)

“ Ainsi donc, non seulement les Chemins de Fer ont rendu de précieux services au pays au point de vue des affaires générales et du commerce, mais tels ont été les grands avantages qu'ils ont offerts au gouvernement, au département des postes en particulier, et que la chose a été *officiellement* reconnue dans un rapport public. Le Gouvernement a pu étendre à toute la province le bénéfice d'un réseau complet et régulier de communications postales et établir une organisation plus forte et plus centralisée de tous ses départements.

Les Chemins de Fer ont encore permis au Gouvernement de coloniser rapidement ses terres meubles, ce qui n'aurait jamais pu se faire autrement en aussi peu de temps, et ont donné au progrès commercial et politique une impulsion que seuls ils pouvaient produire : ils ont été, en un mot, entre les mains du Gouvernement un instrument puissant et sûr d'avancement, de sûreté et d'organisation pour le pays.

“ Tous ces avantages précieux semblent néanmoins laisser le Gouvernement insensible ; il semble même qu'on ait fait des efforts pour déprécier la nature du service postal des Chemins de Fer et forcer les Compagnies d'accepter un tarif de prix tout-à-fait déraisonnable.

“ Aussi ne suis-je pas surpris que les Chemins de Fer aient fait à diverses époques des réclamations énergiques, ni qu'elles aient demandé des prix plus élevés pour leurs

services postaux. La Compagnie du "Great Western" n'a cessé pour sa part de réclamer contre les prix que leur offrait le Département, et sa réclamation, qui date du jour où elle commença de transporter les malles en 1854, est encore pendante.

"Je ne puis en vérité comprendre l'à-propos de déprécier l'importance du service postal des voies ferrées, de classer les malles au rang du fret le plus commun et d'en abaisser le tarif à la dernière limite possible. Il se peut, ainsi qu'on l'a dit que Son Excellence le gouverneur-général en conseil "ait de par la loi le pouvoir de fixer les tarifs de tous les chemins de fer du Canada;" mais ces taux fixés arbitrairement ont été tellement abaissés que, suivant le rapport du ministre des finances, en octobre 1861, à Son Excellence le gouverneur en conseil "les compagnies de chemins de fer ont protesté de leur insuffisance." Le gouvernement, depuis cette date, a vu de nouveau toute la question de la subvention postale venir s'agiter sous ses yeux. Il n'a eu maille à partir jusqu'à ces derniers temps qu'avec une seule compagnie; mais le ci-devant maître-général des postes (M. Foley), a reusé de se prononcer en faveur d'aucune des évaluations qui lui ont été présentées. On a proposé alors un arbitrage, mais je ne sache pas que ce mode sage et pratique d'en finir avec une question ait reçu la sanction officielle.

Les choses en étaient là, lorsque la compagnie du Grand Occidental fut avisée de faire mettre devant le gouverneur en conseil un mémoire de ses réclamations postales et d'un exposé au long des raisons sur lesquelles elle basait ses réclamations, ainsi que la preuve qu'elle pouvait en offrir. La compagnie fut en outre priée de faire connaître le tarif imposé aux voyageurs de la première, de la seconde et de la troisième classe, le tarif de ses abonnements et des billets de retour,—celui du fret par les trains de fret, par les trains mixtes et par les trains de voyageurs transportant des paquets ou d'autre espèce de marchandises,—différence faite de la durée du service dans le transport du fret—et ses conventions avec les compagnies d'*Express*.

"En réponse à ces questions, je dirai que le tarif ordinaire de la compagnie pour un voyageur de première classe est de trois centins par mille. Il n'y a pas d'abonnement. On donne des billets de retour en certains cas, et suivant certaines conditions, à un taux d'un billet et demi.

"Le tarif du fret varie suivant les marchandises à transporter, leur volume, etc., etc. Notre tarif des articles de première classe est de 9 centins par tonneau par mille. Le tarif des trains mixtes est le même que celui des trains de fret; ils se composent la plupart du temps d'un train de fret omnibus auquel est attaché un char de voyageur. La compagnie ne transporte pas directement les paquets ou le fret public par les trains des voyageurs; la compagnie d'*Express* se charge du transport des paquets par le train des voyageurs, en vertu d'une convention temporaire dont les termes sont sujet à révision. Nous n'avons d'arrangement avec aucun négociant en particulier pour un service constant. Les malles que nous transportons par les Etats-Unis [5] nous viennent closes et sont simplement mises à la charge du préposé aux bagages avec ceux des voyageurs, sans avoir aucun lieu spécial de réservé.

"D'après vos demandes sur le tarif de nos prix de fret, j'en conclus que le gouvernement a l'air de croire que le service si important des malles du pays que nous accomplissons par les trains d'*Express* et de voyageurs peut être mis sur un pied d'égalité avec les marchandises transportées par les trains de fret; comme ce point de vue est à peu près le plus important, je vais montrer afin de faire comprendre les raisons qui ont engagé la compagnie à regarder comme insuffisants la rémunération fixée arbitrairement par le gouvernement pour ce genre de service, ce que serait cette rémunération si elle était basée sur la nature des exigences du service.

"L'espace réservé pour le bureau de poste est plus d'un tiers d'un char, ou soit une capacité égale à au moins trois tonneaux. * En prenant comme base de calcul ce chiffre de capacité, la compagnie devrait, suivant son tarif de fret de première classe, recevoir annuellement \$99,534, ou \$85.58 par mille parcouru par année, ou \$289 par mille de chemin de fer par année.

Cette somme ne comprend pas le service des malles closes et accompli par les employés de la compagnie tels que mentionné à la page 9. Aussi, en tenant compte de ce service, le montant payable par année à la compagnie suivant ce tarif modéré, serait de

* Ce calcul est trop bas; il devrait être de 3½ tonneaux.

beaucoup plus de \$300 par année par mille de chemin de fer pour le service si important qui s'accomplit.

“ D'un autre côté, le coût d'équipement d'un char-poste (la compagnie en a 17 pour le service de la poste) est trois fois plus considérable que celui d'un char de fret ordinaire ; la vitesse des trains des voyageurs est plus du double de celle des trains de fret ; l'usure du premier est beaucoup plus grande que celle du second ; le service du train des voyageurs est beaucoup plus important et demande d'être conduit avec plus de précision, de régularité et d'activité ; l'espace réservé pour la malle dans les chars n'a pas d'autre emploi, tandis que les chars de fret peuvent servir à n'importe quel usage ; on n'a pas à chauffer ces derniers, ni à leur faire subir aucune modification, ni à les éclairer, et la compagnie n'est pas responsable d'accident comme elle l'est à l'égard des commis attachés aux char-postes.

“ Les frais de passage seuls pour les commis de la malle, en ne comptant qu'un voyage pour chacun des bureaux de poste avec les malles sur la ligne du Grand-Occidental, s'élèveraient, d'après le tarif ordinaire, à \$11,000 par année. Il arrive aussi que le département des postes envoie assez souvent plus d'un commis dans les chars réservés aux malles, sans compter que le gouvernement demande des passes annuelles sur toute la ligne pour l'honorable maître-général des postes, l'assistant, le secrétaire et deux inspecteurs de bureau de poste (5 en tout), lesquelles ont été accordées pour 1864. Or, si on tenait compte de ces frais, comme on devrait le faire, le prix seul des billets de passage pour les officiers du département s'élèverait presque à la somme totale que le département propose de donner pour le *service postal entier* accompli par la compagnie. Il est donc impossible de ne pas être frappé du peu de raison d'une telle rémunération, lorsqu'on la met en présence du chiffre auquel aurait droit la compagnie si elle établissait ses demandes d'après le service effectué par les *trains de fret* de petite vitesse.

“ C'est pourquoi, en considérant que le service est effectué par les trains des voyageurs, et que la compagnie a mis à part dans les chars-poste attachés à ces trains pour le service des malles, un espace égal à celui qu'occuperaient au moins 20 passagers de première classe, il serait bien plus raisonnable de présumer que la compagnie a droit de toucher une somme égale au prix de passage que ce nombre de voyageurs auraient à payer :—dans ce cas, et la compagnie réduisant le prix d'aller et retour à celui d'un billet et demi, la somme qu'elle aurait à toucher serait d'environ \$146,700 par année pour le service des chars-poste. On aurait ensuite à ajouter à ce montant une rémunération raisonnable pour le service des malles closes accompli par la compagnie, soit de \$10,000, portant le total à \$156,700 par année, sans compter le prix des *cinq passes annuelles de 1ère classe* que le département a requis la compagnie d'adresser aux principaux officiers du département.

(6) “ Le mémoire soumis par la compagnie du Grand Tronc et qui a été publié dans une adresse relative aux documents sur la question et imprimés durant cette année par ordre de l'assemblée législative, entre si bien dans les détails de la rémunération fixée par les départements de poste d'Angleterre, d'Irlande et des Etats-Unis, et montre avec tant de vérité combien est faible celle accordée par le Canada pour des services semblables, qu'il est à peu près inutile pour moi de faire plus que d'attirer de nouveau l'attention sur ce fait. Cependant, j'ajouterai, comme fait venu à ma connaissance personnelle, que le gouvernement américain paie à la compagnie du chemin de fer de Détroit et Milwaukee qui, comme vous le savez, se relie directement avec le Grand-Occidental, et sous son contrôle, une rémunération de \$100 par mille de chemin de fer par année pour un service qui ne peut aucunement entrer en comparaison avec celui qu'accomplit le Grand-Occidental pour le gouvernement canadien et qui est cinq fois plus considérable.

Si donc la compagnie tien: compte de l'étendue et de l'importance du service qu'elle accomplit, de la manière dont il se fait, des charges considérables qu'il impose et de la justice de ses réclamations lorsqu'elle demande à bénéficier raisonnablement d'obligations et de services qu'on exige d'elle, elle en arrive à croire qu'une somme de moins de \$450 par année par mille de chemin de fer serait insuffisante pour rémunérer les propriétaires de la ligne. Cependant, afin de montrer le désir que les directeurs ont de voir cette question se régler d'une manière équitable ils seront heureux, dans le cas où le département des postes ne voudrait malheureusement pas accepter ces conditions, de soumettre toute l'affaire à l'arbitrage de deux personnes dont une sera nommée par le gou-

vernément et l'autre par la compagnie du chemin de fer, lesquels choisiront un troisième arbitre pour régler les différends qui pourraient s'élever entre eux."

Tel est le mémoire que présenta la compagnie du Grand Occidental en décembre 1863.

Le 2 courant, j'eus le plaisir de recevoir de vous avis que les commissaires désiraient me voir, et je me rendis auprès d'eux le lendemain, 3 courant.

Dans cette entrevue, mon attention fut attirée d'une manière spéciale par les commissaires sur un rapport fait par le ci-devant maître général des postes (M. Mowat,) au gouvernement en date du 12 août 1863, au sujet de la rémunération de la compagnie de chemin de fer Grand Tronc pour le transport des malles, et je fus prié par les commissaires de leur communiquer les rapport semestriels de la compagnie du Grand Occidental depuis 1858 jusqu'à cette année,—le tarif du fret adopté par la compagnie pendant ce laps de temps,—les termes des conventions que la compagnie a ou aurait pu faire avec les compagnies d'Express,—les détails de l'arrangement convenu entre le département des postes des États-Unis et la compagnie du chemin de fer Grand Occidental pour le transport des malles closes entre Détroit et le Pont Suspendu (*Suspension Bridge*),—Ainsi que des données sur la différence du coût entre les trains de voyageurs et les trains de fret, surtout au point de vue de la vitesse.

J'ai l'honneur de me conformer aujourd'hui aux désirs des commissaires, et en le faisant je dois m'excuser des retards inévitables que j'ai mis à le faire, ayant dû correspondre avec Hamilton pour me procurer les documents qu'il me fallait. J'inclus en même temps les rapports semestriels de la compagnie depuis juillet 1858 à juillet 1864 inclusivement. Il m'est impossible de vous adresser le tarif de 1858 de la compagnie, n'en ayant pu trouver une seule copie, mais je vous envoie celui de janvier 1859 qui est encore suivi aujourd'hui.

Quant au transport des sacs de la malle des États-Unis entre le Pont Suspendu et Détroit, la compagnie n'a pas de contrat par écrit. Les sacs sont transportés dans le char aux bagages parmi ceux des voyageurs; ce char se ferme à une extrémité de la route pour ne s'ouvrir qu'à l'autre. La compagnie reçoit pour ce service \$50 par mille par année, et le regarde comme exceptionnel et d'une nature auxiliaire: elle n'est tenue de fournir aucun char spécial pour ce transport, par la raison que celui des bagages laisse toujours assez d'espace pour y loger les sacs de la malle. Si la compagnie refusait de transporter ces malles (7) ce serait autant de perdu, car elles prendraient la route du littoral américain. Le fait d'un chemin de fer canadien transportant les malles à parcours total exerce une influence décisive sur les voyageurs américains et les engage à suivre la route adoptée par leur propre gouvernement. De cette façon, les avantages indirects que la compagnie retire de ce transport la dédomagent de l'insuffisance du prix qu'elle reçoit pour ce service.

Nous pourrions également ajouter que nous n'avons aucune convention avec la compagnie d'Express américaine; il est simplement entendu que cette dernière paiera moitié plus que les charges du tarif de fret de première classe pour tous les articles qu'elle transportera par la ligne du Grand Occidental. Cependant, la compagnie n'ayant pas considéré cette somme comme suffisante, a refusé de renouveler son engagement pour aucun espace de temps, et pourra, l'occasion s'en présentant, soit faire elle-même le service d'Express, soit augmenter ses prix lorsqu'elle le jugera convenable.

De même que pour le transport des sacs de la malle américaine, la compagnie du Grand Occidental retire d'immenses avantages indirects de ses relations avec la compagnie de l'Express dont les bureaux sont semés sur tout le continent et dont les officiers usent de leur influence pour faire prendre au fret et aux voyageurs la même route que leurs propres articles d'expédition. L'influence qu'exercent ces employés sur les voyageurs et sur le trafic du fret est d'une très grande valeur pour la compagnie du chemin de fer, et le Grand Occidental, en sus du paiement qui lui est fait par la compagnie de l'Express, bénéficie encore de son patronage dans toutes les principales villes du continent américain.

C'est pourquoi, dans la comparaison des paiements de la compagnie d'Express à celle du chemin de fer Grand Occidental avec ceux des départements des postes, ne faudra-t-il pas oublier de tenir compte des précieux avantages indirects dont je viens de parler. La compagnie ne reçoit des départements aucune aide de ce genre en cette province; les employés des postes ne se font en aucune façon les agents et les patrons de la compagnie; ils n'ont aucun rapport avec le public voyageur ou le commerce, et leur voix n'est à la compagnie d'aucune utilité pour lui amener du trafic et des affaires.

Ces remarques préliminaires faites, je prends maintenant la liberté de soumettre un tableau indiquant les paiements qu'aurait eus à faire à la compagnie le département des postes pour le service des chars-poste en calculant ce dernier d'après le tarif de l'express :

Point de départ.	Lieu d'arrivée.	Distances.	Tarif de moitié plus que celui de la 1ère classe en centins p. 100 lbs.	Par 3½ tonneaux.
Windsor - - - -	London - - - -	109½	75	\$49 95
London - - - -	Windsor - - - -	109½	75	49 90
Do - - - -	P. S. - - - -	119½	82½	54 94
Do - - - -	do - - - -	119½	82½	54 94
S. B. - - - -	London - - - -	119½	82½	54 94
Do - - - -	do - - - -	119½	82½	54 94
London - - - -	Sarnia - - - -	61½	42	27 97
Sarnia - - - -	London - - - -	61½	42	27 97
Guelph - - - -	Harrisburg - - - -	27½	19½	12 98
Do - - - -	do - - - -	27½	19½	12 98
Harrisburg - - - -	Guelph - - - -	27½	19½	12 98
Do - - - -	do - - - -	27½	19½	12 98
Hamilton - - - -	Toronto - - - -	39	25½	16 98
Do - - - -	do - - - -	39	25½	12 98
Do - - - -	do - - - -	39	25½	12 98
Toronto - - - -	Hamilton - - - -	39	25½	12 98
Do - - - -	do - - - -	39	25½	12 98
Do - - - -	do - - - -	39	25½	12 98
		1163	Par jour	\$529 40

Par année \$165,702 20

Par mille de chemin de fer par année 480 87

Ainsi donc, le montant auquel aurait droit la compagnie, si ses services étaient payés d'après le tarif imposé à la compagnie d'*Express*, serait de \$480.87 par mille de chemin de fer par année ou \$529.40 par jour ou \$165,702.20 par année. En ajoutant, d'un autre côté, le service subsidiaire du transport effectué par la compagnie des malles mises à la charge des employés de la compagnie—dont le paiement a été évalué à \$10,000 par année—ce chiffre se trouvera porté à \$509.28 par mille de chemin de fer ou \$175,702.20 par année.

Voici maintenant ce que j'ai à dire au sujet du coût relatif de la traction des trains de voyageur et des trains de fret sur lequel les commissaires m'ont demandé des renseignements.

La force employée, ou ce qui revient au même, le résultat accompli dans le mouvement imprimé à un train de chemin de fer, est, théoriquement parlant, le produit de la vitesse et de la résistance, ou la charge mise en mouvement : d'où il suit que la même force qui traînera un fardeau léger à une vitesse accélérée, traînera également, toutes choses égales d'ailleurs, un lourd fardeau à une petite vitesse. Or, comme la force dépensée en ce cas donne la mesure des frais encourus, il résulte que la traction d'un léger fardeau à grande vitesse est tout aussi coûteuse que la traction d'un lourd fardeau à une petite vitesse. Le fardeau ordinaire des trains de voyageurs n'est que d'un tiers environ de celui des trains de fret, de sorte que les frais de traction d'un tonneau ou d'un char dans un train de voyageurs sont d'autant plus élevés pour le même fardeau sur un train de fret que le chiffre des chars traînés par ce dernier est plus grand que celui des chars traînés par le premier. Laissons maintenant la question théorique de côté, l'expérience nous démontre que la traction à vitesse accélérée accroît de beaucoup les frais par suite de

l'usure plus rapide du matériel de la voie. L'effet résultant du passage d'un train sur la voie est percussif et ressemble aux coups répétés d'un marteau—d'où il suit que plus un train a de vitesse, plus ces coups ont de force et de rapidité et plus l'usure est forte pour la voie et le matériel roulant.

On peut donc conclure de ces observations que la traction des trains coûte plus ou moins cher suivant le degré de rapidité qu'on leur donne; c'est ce que démontre l'expérience des choses sur notre propre ligne.

Il est de règle sur le chemin de fer Grand Occidental que la vitesse des trains de voyageurs soit de 25 à 32 milles à l'heure et que celle des trains de fret soit de 10 à 16 milles à l'heure, c'est-à-dire que la vitesse des trains de voyageurs comparée à celle des trains de fret est dans la proportion de 2 à 1. Les frais de combustibles et d'éclairage encourus par ces deux trains sont aussi dans la même proportion; en d'autres termes, la traction d'un train ordinaire de voyageurs coûte 100 pour 100 de plus en frais de *consummation seule* que celle d'un train de fret, pour deux fardeaux égaux. Il faut ajouter maintenant à ces frais l'usure des locomotives des trains de voyageurs qui, en proportion des chars, est de 150 fois plus grande que celle des locomotives attachées aux trains de fret. En résumé, les frais de traction d'un char d'une pesanteur ordinaire sur un train de voyageurs sont d'au moins 250 par cent plus élevés que ceux de traction d'un même fardeau sur un train de fret.

A part ces faits, on doit encore, lorsqu'il s'agit de peser les pertes et profits qui résultent des différentes vitesses des trains de chemins de fer, prendre en considération un autre chapitre de charges qui n'est pas le moins important dans l'entretien d'un matériel roulant de voie ferrée, je veux parler des accidents qui, s'ils ne sont pas absolument dûs à la vitesse des trains de voyageurs, deviennent presque toujours plus graves à raison même de cette vitesse. C'est ce qui a lieu surtout en hiver, où la vitesse des trains de voyageurs ne peut être maintenue sans augmenter les risques et les frais, à cause des chocs violents auxquels le matériel roulant est sujet à la suite des gelées et du manque d'élasticité de la voie. A l'appui de cette assertion, je citerai le fait que, durant 10 jours de grands froids, à partir du 20 au 31 janvier de la présente année, 13 locomotives sur 16 auxquelles il est arrivé des accidents de roue, de bandage de roue et d'essieux brisés, appartenaient à des trains de voyageurs. Ces chiffres prouvent clairement que l'une des principales causes des accidents vient de la vitesse de traction des trains, de même qu'ils témoignent évidemment du surcroît de charges qu'entraîne le maintien des vitesses telles que celles de nos trains de voyageurs sur notre chemin de fer et sur ceux de ce continent en général.

Après avoir ainsi disposé des questions qui m'ont été signalées par les commissaires, il est de mon devoir de faire quelques observations sur le rapport du ci-devant maître-général des postes, l'honorable M. Mowat, en date du 12 août 1863, mais qui n'était ni publié ni venu à ma connaissance lorsque j'écrivais le 30 décembre de la même année.

Voici les remarques dans lesquelles ce monsieur parle de la compagnie du Grand Occidental en particulier :—

(1.) " Avant que le gouverneur en conseil eût rendu un arrêt fixant les taux, la plupart des chemins de fer transportaient les malles à des conditions arrêtées à la suite d'un accord, ou fixées par le département des postes et adopté généralement par les compagnies. C'est ainsi que le chemin de fer Grand Occidental, qui est de 345 milles et qui fut ouvert en partie en novembre 1863, reçut \$310 pour transporter les malles entre Hamilton, les chutes de Niagara et London, pendant les mois de novembre et décembre de cette année. Pour les trois mois suivants, ce chemin de fer demanda et reçut du département des postes \$30 par jour pour le transport des malles sur toute la ligne, depuis le pont suspendu jusqu'à Windsor. Ce taux équivalait à \$40.87 par mille de chemin de fer par année, pour le service par tous les trains. Plus tard et dans les comptes qu'elle présente en date du 1er avril 1864, la compagnie demanda \$100 par mille—le service se composant ordinairement du transport de deux malles par jour, en allant et venant. Le département refusa de payer ce taux qu'il trouvait trop élevé, et ne donna de temps en temps que des à-compte, jusqu'en janvier 1861, époque où le Grand Occidental fut crédité, pour la période antérieure à la date de l'arrêt du conseil de septembre 1865, au taux de \$100 par année, et pour la période subséquente aux taux fixés par l'arrêt du conseil; mais la compagnie continua à porter dans ses comptes, comme auparavant, le taux de \$100 par mille.

(2.) “ Le prix demandé par les chemins de fer Grand Tronc et Grand Occidental est de \$110 et \$100 par mille par année. A ce transport les trains ordinaires seuls doivent servir, et pour l'échange des malles ils n'arrêtent qu'aux stations établies sur la voie pour leur commodité. Dans les conditions, il n'est laissé aucun contrôle au département sur les trains qui servent au transport des malles, pas même en ce qui regarde la vitesse ou les heures de départ et d'arrivée.”

Il est dit, dans l'extrait No. 1, qu'il avait été réglé que, jusqu'au mois de septembre 1858, le paiement du Grand Occidental serait de \$100 par mille : j'ignorais absolument cette décision lors de ma lettre du 30 décembre 1863, et je suis encore à chercher l'avis que la compagnie a du en recevoir officiellement. L'extrait ajoute que, depuis le mois de septembre 1858, la somme mise par le gouvernement au crédit de la compagnie du Grand Occidental pour subvention postale a été calculée d'après le taux fixé par l'ordre en conseil du mois de septembre 1858, lequel signifiait, dans l'opinion du département des postes, \$70 par mille. Cependant, les observations que contient ma lettre du mois de décembre 1863, montrent l'interprétation erronée qu'on a donnée à cet arrêt du conseil et combien la somme fixée par le gouvernement est au-dessous de celle qui aurait dû l'être. Si je parle de cette affaire, ce n'est pas pour exprimer ma satisfaction de l'arrêt du conseil du mois de septembre 1858, quand même le sens que lui donne la compagnie serait admis, mais c'est afin de montrer l'origine de la différence qui s'est produite et de la disposition manifestée par le département des postes en adoptant une interprétation qui a pour effet de réduire le paiement au chiffre le plus bas possible. Ce zèle des commis du département à réduire les frais du service public au chiffre le plus bas possible est sans doute digne de louange ; mais il n'en est pas moins vrai que cette conduite est des plus préjudiciables à la compagnie, puisque, de fait, c'est le département des postes qui fixe le chiffre de paiement du service postal, quoique ce soit ostensiblement le gouverneur en conseil.

Le rapport du ci-devant maître-général des postes montre à l'évidence que le gouverneur en conseil suit invariablement les recommandations du maître-général des postes dont les vues se trouvent à son tour influencées par l'expérience des employés permanents du département. Tel est le secret des difficultés qui ont toujours existé entre ce dernier et les chemins de fer ;—les officiers publics sont directement intéressés à réduire les dépenses de leur département, et, par conséquent, à en venir à des conclusions sur la valeur des services effectués par les compagnies qui les portent à en limiter le plus possible les paiements. De fait, c'est son but et c'est un mérite pour le fonctionnaire public que de réduire le plus possible le paiement des compagnies de chemin de fer ; mais, on admettra qu'il en doit être ainsi du gérant du chemin de fer dans ses efforts pour obtenir le plus possible pour les intérêts qu'il administre.

Ce sont deux partis extrêmes qui se trouvent en présence l'un de l'autre ; faute d'un arbitre impartial et désintéressé, la différence qui les sépare devient toujours de plus en plus grande jusqu'à ce que la plus simple affaire ne soit plus qu'un amas de difficultés insolubles. Quoiqu'il en soit, tel est l'état où en est la question en ce moment.

Tout homme de sens en est réduit à se demander ce qui empêche de prévenir de telles difficultés au moyen de quelques dispositions équitables. On refuse à la compagnie de chemin de fer l'arbitrage, ce mode essentiellement juste ; et le département semble avoir à cœur de rejeter toute proposition qui lui laisse l'ombre d'un doute sur une issue favorable à ses intérêts. On a prétendu qu'en laissant le règlement de cette question à un arbitre peu au fait des chemins de fer, quelle que fût d'ailleurs sa position et son entente des affaires, c'était compromettre les intérêts du département des postes ;—car, s'il ne connaît pas l'économie des chemins de fer, comment, pourra-t-il se former un jugement sain ? si, au contraire, il est actionnaire dans ces entreprises ou intéressé au transport des malles par les voies ferrées, comment pourra-t-il rendre un jugement équitable ? telles sont les objections que l'on apporte à la proposition de faire décider la question entre le gouvernement et le chemin de fer.

Mais, ne voit-on pas que, si l'arbitre manque de connaissances pratiques sur l'économie des chemins de fer, il peut fort bien manquer également de connaissance pratiques dans les affaires du département des postes, et que s'il en est ainsi, l'expérience est là pour le prouver, la position des parties en litige est égale à tous égards ?

L'issue de l'arbitrage dépend donc, dès lors, de la manière habile dont chaque partie fait valoir ses intérêts et de l'intelligence et de l'impartialité de l'arbitre.

Le fait que le choix des arbitres sera mutuel ne laisse aucun prétexte à l'objection qu'on soulève, à savoir que l'intérêt personnel pourra plus ou moins influencer le jugement des arbitres. Ce serait une tache pour le caractère et la dignité des hommes de bien de ce pays que de paraître faire croire un instant qu'il est impossible de trouver parmi eux des hommes assez intelligents et assez honorables pour décider une question aussi simple que celle d'une réclamation litigieuse entre le gouvernement et une compagnie de chemin de fer pour services publics effectués par celle-ci.

L'extrait No. 2 du rapport du maître-général des postes constate que le taux de compensation demandé par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc est de \$110 par mille de chemin de fer par année et de \$100 par le Grand Occidental. Prenant ici la plume au nom de ce dernier chemin de fer, je ferai remarquer avec le plus de respect possible que cet avancé est erroné.

La compagnie du Grand Occidental doit faire ses comptes tous les six mois et diviser parmi ses actionnaires le produit du bénéfice net qu'elle a réalisé. Elle a été obligée en conséquence d'accepter des sommes d'argent qu'elle a mis à compte du service postal, persuadé que quelque soit le règlement final de la question, ces sommes ne pourront être moindres au pis. Ceci explique, j'espère, comment il se fait que la compagnie du Grand Occidental ait publié dans l'état semestriel de ses affaires soumis aux actionnaires ce chiffre de \$100 par mille à compte des paiements du service postal. Jusqu'à peu de jours avant l'expédition de ma lettre du 20 décembre 1863 au secrétaire du département des postes, la compagnie n'avait jamais eu connaissance de l'ordre en conseil du mois de septembre 1858 ; au contraire, elle n'a cessé de protester contre l'insuffisance des sommes qu'elle recevait de temps à autre du département, le bureau des directeurs espérant qu'en fin le jour arriverait où le gouvernement finirait par consentir à régler la question d'une manière équitable et à donner une rémunération suffisante pour ce service.

Le maître-général des postes ajoute de plus qu'on accorda à la compagnie du Grand Tronc \$110 par mille en 1858, et, après avoir mûrement pesé les diverses réclamations des compagnies, il en arrive à la conclusion que le chiffre de \$90 par mille [11] de chemin de fer sera tout-à-fait suffisant pour le service exigé. Voici en quels termes, il s'exprime à ce sujet :—

“ Le taux proposé n'est pas au-dessous de ce qu'il doit être ; il est juste et libéral “ pour la compagnie aussi bien que pour la province.”

A l'égard de ce taux, qui est plus élevé que celui fixé par l'ordre en conseil de 1858, le maître-général des postes ajoute :—

“ Dans l'augmentation que le soussigné a ainsi cru de son devoir de proposer pour le service postal futur fait par la compagnie, il a agi sur le principe qu'il n'existe aucune obligation morale ou équitable de la part de la province envers cette compagnie plus qu'envers aucun autre de nos chemins de fer, ou que s'il en existe, elle ne doit pas entrer dans le calcul du prix que nous devons payer pour le service postal.”

Le ministre en vient donc à la conclusion que ce taux rémunère suffisamment la compagnie du Grand Tronc et n'est basé purement et simplement que sur la valeur intrinsèque des services rendus par ce chemin de fer. Je ne saurais laisser supposer, même un instant, que je m'accorde en ceci avec l'honorable ministre, et que ce chiffre est de fait une rémunération suffisante : néanmoins, il reste à savoir quel devra être, d'après le même principe, (de considération pour services réels rendus) la subvention de la compagnie du Grand Occidental pour service postal comparée à celle de la compagnie du Grand Tronc. Cette comparaison nous avons en main les moyens de l'établir.

A la page 6 du livre bleu, contenant le rapport du maître-général des postes, daté le 12 août 1863, on voit que le service accompli par la compagnie du Grand Tronc à l'ouest de Toronto, en y comprenant London et Sarnia, est comme suit, savoir :—

Nombre annuel de milles faits par le char de la malle-poste	118,940
Do do par les sacs de la malle dans des chars autres que celui de la malle-poste.....	75,120
Total.....	<u>194,060</u>

Le service postal fait par la compagnie du Grand Occidental à l'ouest de Toronto jusqu'à Sarnia, en exceptant la distance entre le Pont Suspendu et Hamilton, Komoka et Windsor, est ainsi établi :—

Nombre annuel de milles faits par le char-poste portant les malles.....	247,573
Do do les malles sans le char-poste	135,059
Total.....	<u>382,642</u>

On voit donc que le Grand Occidental fait un service postal à l'ouest de Toronto, beaucoup plus considérable que la compagnie du Grand Tronc, et qu'à l'égard des chars-postes il est de 79 par cent plus considérable que celui du Grand Tronc. D'ailleurs, dans son rapport, le maître-général des postes regarde le service des malles sur la ligne du Grand Occidental à l'ouest de Toronto comme étant d'une bien plus grande importance.

Je pousserai plus loin la comparaison.

Le même rapport déclare qu'au sujet du service fait par le Grand Tronc, celui qui se fait entre Montréal et Toronto est de beaucoup le plus important, et s'établit comme suit, savoir :—

Nombre annuel de milles faits par le char-poste portant les malles.....	416,916
“ “ les malles sans char-poste	0
Total.....	<u>416,916</u>

Le service suivant a été fait sur toute la ligne du chemin de fer du Grand Occidental (laquelle n'a que 12 milles de plus que la section du Grand Tronc entre Montréal et Toronto)—

Nombre annuel de milles faits par le char-poste portant les malles.....	364,019
“ “ les malles sans le char-poste	269,346
Total.....	<u>633,365</u>

On verra par ces chiffres que la moyenne de la proportion des malles transportées et des milles faits par la compagnie du Grand Occidental est plus grande que celle d'aucune autre compagnie, et qu'en évaluant ce service *d'après son propre mérite*, il est évident que la compagnie du Grand Occidental a droit à une somme plus élevée par mille de chemin de fer. Quant aux considérations collatérales, l'hon. M. Mowat admet dans son rapport que la compagnie du Grand Occidental a les mêmes droits à faire valoir que les autres compagnies, et mon collègue en administration de chemin de fer, M. C. J. Brydges, ayant fait valoir ces réclamations avec une grande habileté, je n'en parlerai que pour exprimer l'espoir que les commissaires donneront à ce sujet leur juste attention.

[12] Je me suis efforcé jusqu'à présent, afin d'établir la justice des réclamations de la compagnie du Grand Occidental par suite de la nature et de la valeur du service qu'elle fait, de communiquer aux commissaires tous les renseignements dont ils ont besoin pour décider quel sera le paiement *relatif*. J'ajouterai que je m'objecte au chiffre de \$90 par mille fixé par le ci-devant maître-général des postes comme tout-à-fait insuffisant pour la compagnie du Grand Occidental.

On pourrait inférer de son rapport qu'il est d'avis que la compagnie du chemin de fer exige pour le transport des sacs de la malle le même taux que pour le transport des paquets de la compagnie de l'*Express* par les trains de voyageurs, et je crois, autant que j'ai pu m'en apercevoir à la conversation des commissaires, qu'ils avaient à peu près la même opinion. Or, si les compagnies de chemin de fer doivent être payées sur le même pied qu'elles le sont par les compagnies d'*Express*, je crois que ce mémoire prouvera jusqu'à l'évidence que le Grand Occidental a droit à \$529.40 par mille de chemin de fer par année.

J'espère que les commissaires remarqueront que l'on a dû faire construire 17 nouveaux chars, dont dix seraient inutiles si le chemin de fer ne transportait pas les malles; car 17 chars représentent une charge sur le capital de \$25,500; la disposition du char, le poêle, etc., coûtent \$450 par char; le chauffage coûte \$9 par jour en hiver, l'éclairage \$8 par jour, et les frais de réparations s'élèvent, depuis leur construction, à \$11,856 par année; tandis que ceux de renouvellement ont été de \$2,550 par année. Ces chiffres prouvent, par eux-mêmes, l'insuffisance de la subvention fixée par le gouvernement.

On a commis une grave erreur en comparant le transport de la malle à celui de la classe de fret la plus commune et même à celui des animaux vivants, qui se fait entre Windsor et le Pont Suspendu dans des trains à charge complète, c'est-à-dire, à 45 chars quelquefois par train. C'est là un signe du désir si peu libéral que l'on a de forcer les compagnies de chemin de fer d'accepter une subvention qu'il est impossible de regarder comme suffisante, car on ne saurait mettre le transport des malles sur le même pied que celui d'un fret ordinaire.

Les malles sont composées de lettres, de journaux et de paquets, comportant tous un revenu dont le minimum par article est de 5 centins la demi once, équivalant à \$3,200 le tonneau.

Si donc l'on veut établir une comparaison, on doit partir du point de la valeur relative du colis postal, et alors on verra que les compagnies de voie ferrée devront exiger, pour le transport des malles, les taux les plus élevés. Or, le tarif le plus élevé du chemin de fer Grand Occidental est le double de celui de première classe: en appliquant ce taux aux avantages donnés au département et à l'espace en particulier occupé par les malles, le paiement annuel de la compagnie pour ce service devra s'élever à \$220,934.18 ou à \$640.38 par mille de chemin de fer par année.

Le fret de peu de valeur s'expédie en masse et par de grandes quantités; la compagnie s'en charge quand elle le juge à propos, et lorsqu'il s'expédie pour des négociants en gros, il est d'ordinaire accompagné de marchandises d'une classe supérieure. C'est ainsi que pour s'assurer la clientèle d'une maison considérable, la compagnie de chemin de fer se chargera du transport d'articles qui la rémunèrera à peine, en considération des profits qu'elle fera sur une autre classe de marchandises qu'elle sera également chargée de transporter. Adopter les taux les plus bas exigés par un chemin de fer pour ce genre de fret au transport duquel on assimile celui de la malle, me paraît donc faire preuve d'un manque de libéralité à peine convenable.

Il est impossible de pouvoir conserver l'idée, même un instant, que quelques tonneaux de fer ou de lard salé ont une importance et une valeur égale à quelques quintaux de lettres dont tout le mérite dépend de la rapidité avec laquelle elles sont transmises à leur destination. Si cette opinion devait finir par prévaloir, les compagnies de chemin de fer préféreraient de beaucoup, dans le cas où elles le pourraient, refuser le service postal tout-à-fait que de l'entreprendre à des conditions si peu équitables.

J'ai, au contraire, pleine confiance que telle ne sera pas la mesure dans laquelle les commissaires feront justice aux compagnies de voie ferrée. Je suis sûr, qu'après avoir mûrement pesé les faits et les choses qui leur ont été communiqués sur cette importante question du transport des malles par les compagnies de chemin de fer, ils mettront de côté les idées extrêmes adoptées soit par le département des postes soit par ces dernières. J'ose m'attendre également, qu'ils ne perdent pas de vue les avantages considérables que produisent les chemins de fer pour le pays en général et le capital énorme qu'il a fallu pour donner naissance à ce précieux résultat.

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

▲ L'Hon. WM. HUME BLAKE,
 Président de la
 Commission Postale,
 Québec.

CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.

SERVICE POSTAL.

A l'Hon. WM. HUME BLAKE,
Président de la
Commission postale,
Québec.

CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA,
BUREAU DES INSPECTEURS-GÉRANTS.

(Daté à Québec, le 4 février 1865.)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 janvier, m'invitant à vous envoyer toute réclamation qu'aurait à faire la compagnie du chemin de fer du Nord en vertu d'aucune des clauses de la commission du 16 décembre 1864 dont vous m'adressez un extrait.

La teneur de cette commission, à en juger d'après cet extrait, comporte trois chapitres d'enquête ;—comme suit, savoir :

- 1°. De la suffisance de la subvention fixée pour le service postal par chemin de fer, depuis le 18 septembre 1858, au 12 août 1863, ces deux dates étant celles des deux ordres en conseil qui s'y rapportent.
- 2°. De la suffisance de la subvention fixée par l'ordre du 12 août 1863 jusqu'au 14 novembre 1864.
- 3°. Du montant qui devrait être fixé pour le service postal par chemin de fer pour trois ans, à partir du 14 novembre 1864.

Je m'efforcerais dans la discussion de ces divers sujets d'éviter tout ce qui y serait étranger et de me renfermer autant que possible dans l'examen pratique du chiffre de la subvention que le gouvernement devrait équitablement fixer pour l'exécution du service postal par cette compagnie tel qu'exigé par le département des postes, dans l'exposé de notre réclamation pour sommes dues par suite de l'insuffisance des paiements antérieurs, et du chiffre que la compagnie croit devoir demander pour la rémunérer à l'avenir.

Le service postal fait jusqu'ici par la compagnie du chemin de fer du Nord a consisté de deux malles par jour aller et retour, à savoir : une " malle régulière " aller et retour tous les jours, à la charge d'un commis du département, et " une malle extraordinaire " aller et retour, tous les jours, à la charge de la compagnie qui la reçoit et la distribue. La première de ces malles forme un service régulier tandis que la seconde est irrégulière et variable.

L'exécution de ce service exige l'emploi exclusif du tiers d'un char de bagage, d'une capacité de 10 tonneaux, sur les trains exprès de la malle et des voyageurs, à une vitesse moyenne de 24 milles à l'heure :—ce qui représente par conséquent l'emploi exclusif et spécial d'un tiers (ou 3.33 tonneaux) de quatre chars à bagage parcourant une fois par jour toute l'étendue de la ligne (95 milles) ou pour chacune des deux malles 190 milles.

Les compartiments de la poste sont spécialement construits pour cela, et entraînent une modification de tout le char :—ils sont pourvus de casier, de tablettes, de tiroirs, de crochets et autres choses nécessaires pour le transport, l'assortissement et la distribution des malles, et sont chauffés et éclairés à part.

Cette construction et cette subdivision particulière rendent ces chars impropres à toute autre chose qu'au transport de la malle, et la compagnie ne saurait s'en servir avec profit. Aux quatre chars-poste qui voyagent tous les jours, il faut encore ajouter deux autres que l'on tient de réserve pour faire face aux réparations ou accidents, ce qui représente un capital spécial d'une valeur de \$10,000 dont la compagnie ne saurait tirer autrement parti.

Le conducteur de la malle régulière est transporté gratuitement, et chose digne d'observation, la compagnie est tenue responsable des accidents qui pourraient lui arriver,

comme elle en est tenue envers un passager ordinaire, nonobstant les appointements qu'il reçoit pour ses voyages et le risque qu'il court dans l'exécution de ses devoirs.

Le département réclame encore et reçoit des passes annuelles gratuites pour toute l'année, sur tous les trains et sur tout le parcours de la ligne, qu'il donne à ses principaux officiers à Québec et à ses inspecteurs locaux, à part le privilège dont les employés locaux jouissent de voyager gratuitement et qu'ils regardent comme un droit qui leur est accordé par courtoisie, sinon par un ordre du département.

Il est inutile pour moi de parler ici de l'autorité que possède le département dans l'administration de ce service au sujet du temps, du départ et des interruptions des trains de la malle; les commissaires étudieront la question et seront de meilleurs juges que je ne puis l'être de la portée de la loi. J'ajouterai seulement que la compagnie n'a aucun motif de se plaindre à ce sujet de l'exercice de cette autorité, et s'est toujours empressée d'accéder à toutes les demandes qui lui ont été adressées soit par le département soit par ses officiers. Il est cependant à propos de remarquer que les stations (*flag stations*) étant nombreuses sur le parcours de la voie, l'établissement de bureaux de poste à ces endroits a obligé les trains de s'y arrêter régulièrement et empêche la compagnie de profiter de l'économie que ses règlements auraient pu lui assurer. Tout arrêt d'un train est une cause spéciale d'usure, de perte de temps et de combustible et devrait être compensé sous une forme ou sous une autre.

La seule différence qu'il y ait entre le premier et le second service quotidien de la malle consiste en ce que le second n'est pas sous la direction d'un commis, mais se fait aux diverses stations par les employés de la compagnie. Quoique les malles ne soient pas triées en route et n'exigent par conséquent pas de compartiments spéciaux dans les chars, ces compartiments sont cependant regardés comme mesure essentielle de sûreté. Et ainsi, le travail et la responsabilité qu'entraînent la réception, le soin et la distribution des malles au lieu d'être un motif de réduction dans le chiffre de la subvention, équivalent au moins au transport gratuit d'un conducteur s'ils ne forment pas un juste motif de demander plus que le taux fixé pour les malles régulières. Le département a d'ailleurs reconnu ce surcroît de travail et cette responsabilité, non, il est vrai, en rémunérant davantage la compagnie, mais en accordant des dédommagements périodiques à ceux des employés des trains qui se trouvaient spécialement chargés de la besogne.

On trouvera, je crois, en s'adressant aux commis sur les lieux que le service de la malle sur cette ligne s'est fait durant les dix dernières années avec une ponctualité invariable et sans aucun accident;—jamais, me dit-on, on a eu à reprocher à la compagnie un seul cas d'irrégularité ou de perte de temps à propos des trains de la malle, non plus que de délai, de perte ou de dégâts aux sacs.

Après avoir fait connaître la nature du service, je vais maintenant examiner la question de la subvention fixée aux deux époques nommées dans le premier et le second chapitre des sujets de l'enquête, savoir, depuis le 18 septembre 1858 au 12 août 1863, et depuis le 12 août 1863 au 14 novembre 1864.

Quoique certaines parties de cette ligne aient été livrées au public et employées au transport des malles entre les mois de mai et de décembre 1854, ce n'est cependant que le 1er janvier 1855 que toute la route fut ouverte et livrée entièrement à la circulation; ce n'est aussi qu'à partir de cette date que le service des malles devint régulier et permanent. Le tarif qui fut fixé alors le fut par M. Cameron, maître général des postes, et s'élevait à \$110 par mille. J'ignore si ce taux fut ratifié par un ordre en conseil, mais il fut convenu entre le ministre et le surintendant du chemin de fer. Je pourrais au moyen des registres du département des postes me procurer probablement les preuves écrites de cette convention, dont l'incendie des bureaux de la compagnie qui eut lieu peu de temps après nous a dépourillés.

Les paiements effectués à ce taux entre le 1er janvier 1855 et le 1er janvier 1859, quatre années, quoique n'étant pas calculés exactement sur la distance parcourue, et par conséquent nous donnant droit de revenir sur le sujet, donnent cependant très près de \$60 par mille par année.

Nous n'avons pour établir ce taux ni ordre de l'exécutif, ni ordre du département, mais les autorités savaient que nos livres portaient un montant plus élevé.

Il est assez singulier de remarquer ici que durant toute la période ci-dessus mentionnée la compagnie reçut ces paiements à des dates irrégulières et par sommes de montants iné-

gaux, comme s'il n'eût eu rien de systématique, ni de fixé dans le tarif postal. En effet, du 1er janvier 1855 au mois de juillet 1856, le total de ces paiements irréguliers donne une moyenne de \$7,200 par année, ou \$75, 78 par mille par année;—durant les 18 mois suivants, du 1er juillet 1856 au 1er janvier 1858, cette moyenne est de \$4,000 par année ou de \$42.73 par mille par année,—et enfin durant l'année 1858, cette moyenne est de \$5,200 par année, ou de \$54.73 par mille par année. Ainsi que je l'ai dit plus haut, la moyenne de ces 4 années s'élève à tout près de \$60 par mille, mais l'extrême ponctualité et l'ordre admirable qui ont toujours régné dans l'administration des postes empêchent de croire que ces paiements irréguliers représentaient un taux fixe, d'autant que nous n'en avons jamais été informés par aucun ordre du conseil exécutif ou du département. D'un autre côté, il était connu des autorités que durant tout le temps mentionné plus haut le service fut porté dans nos livres à \$110 par mille.

En conséquence, lorsque, le 1er janvier 1859, l'ordre en conseil du 18 septembre 1858 fut mis à effet comme fixant le taux futur à \$30 par mille de chemin de fer par année pour le transport des malles par train de jour et 2 centins par chaque train pour chaque mille pour les malles transportées par chemin de fer comme fret ordinaire aux soins de la compagnie et n'excédant pas 2 cwt. de pesanteur, le département des postes se trouvait notre débiteur d'une balance de \$18,960.00.

Ces changements de taux, d'abord celui de \$100 fixé par l'hon. M. Cameron [3] à celui de \$60 par mille par année fixé par l'hon. M. Spence son successeur, puis à celui de \$30 par année par l'hon. Sidney Smith, furent faits d'une façon arbitraire, sans égards pour les intérêts de l'autre partie, et même, autant que j'ai pu le savoir, sans aucune autre autorité (sauf le dernier cas) que celle de la volonté de chacun des ministres. La phraseologie de l'ordre du 18 septembre 1858, dénote, ensuite, que jusqu'à cette date, il n'y avait rien de fixé, ni de déterminé à l'égard de la subvention postale du chemin de fer, car elle déclare que sur un rapport du 18 juin 1858. "Le maître-général des postes eut l'honneur de soumettre à la considération de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, qu'il est fort important de régler définitivement le taux de la subvention qui doit être accordée aux voix ferrées de la province pour le transport des malles," d'où l'on peut conclure que les services faits jusque là ont été sujets, soit aux taux fixés par les compagnies de chemin de fer et le département à \$100 par mille, comme on l'a dit plus haut, soit à telle rémunération (à \$60 par mille en ce cas) que le département à bien voulu payer à compte.

Je représenterai que, comme avant le 18 septembre 1858, il n'y avait rien de fixé ni de décrété quant à ce tarif de la subvention postale des chemins de fer, il n'appartenait pas au département de donner un effet rétroactif à l'ordre qui fut alors adopté et d'annuler ainsi les conditions auxquelles le service avait été fait sur ce chemin pendant les 4 années précédentes. Je me permettrai, en outre, d'attirer l'attention des commissaires sur les clauses de l'acte qui impose le service postal aux chemins de fer, où ils verront qu'en cas de dérogation à cet acte, on n'a pu se fonder sur rien pour répudier, en septembre 1858, les arrangements pris avec cette compagnie en 1854 par le maître-général des postes pour les quatre années précédentes; en effet, si la loi (acte concernant l'administration des postes, chap. 31 statuts refondus du Canada, 1851) autorise le maître-général des postes à faire des arrangements pour le transport des malles par les chemins de fer, elle exige aussi que, lorsque le service ou les conditions sont obligatoires, que ces conditions et règlements soient sanctionnés par le gouverneur en conseil. Or, si les taux ont été fixés et convenus entre cette compagnie et le maître-général des postes et n'ont été "autrement réglés par le gouverneur en conseil" que le 18 septembre 1858, il semble que ces taux doivent avoir force de loi jusqu'à cette date et ne peuvent pas être mis de côté par une interprétation rétroactive de cette ordre. C'est en vertu de ce principe que la compagnie demande que le taux de \$110 par mille par année ait force de loi du 1er janvier 1855 au 1er janvier 1859, et considère le gouvernement comme étant son débiteur d'une balance de \$18,960 pour cette période.

Quant aux "malles extraordinaires" transportées dans la même période, et tout en considérant le taux de "deux centins pour chaque train par mille" comme insuffisant, je ne veux pas déranger le règlement à ce sujet adopté le 3 mai 1864 pour le temps expiré le 31 décembre 1863.

Il est bon, cependant de noter, afin de montrer la position désespérée des chemins de fer en face des pouvoirs arbitraires exercés dans la subvention accordée par le département des postes, que quoique l'arrêt du conseil du 18 sept. 1858, ait fixé pour ce service extraordinaire le chiffre de deux centins pour chaque train par mille, nous n'avons reçu, par une étrange interprétation de cet ordre, *que deux centins par mille pour voyage aller et retour* : c'est-à-dire au chiffre d'un centin pour chaque train par mille. Ainsi donc, nous avons dû pendant 4 ans, en présence du langage explicite de l'arrêt du conseil et de nos protestations répétées, transporter et distribuer des malles quotidiennes sur 95 milles de distance pour 95 centins ! Ce n'est pas tout, car lorsque nous pûmes obtenir justice et faire reconnaître et toucher nos arriérés de 4 ans, le département, au lieu d'adopter l'ordre dans son intégrité, en réduisit tous les prix de passage payés durant cette même période par les officiers du département pour voyages soi-disant faits pour le service public, déduction qu'il est impossible de justifier par les termes du dit ordre en conseil.

À l'égard du second chef d'enquête, à savoir la suffisance du paiement fixé par l'ordre du 12 août 1863 au 14 novembre 1864, je ferai observer que cette ordre ne s'appliquant qu'à la compagnie du Grand-Tronc, la seconde période pour laquelle nous réclamons une autre rémunération s'étend du 1er janvier 1859 au 14 novembre 1864, le seul arrêt qui s'applique à nous durant cette période est celui du 18 septembre 1858. N'ayant jamais accepté le taux qui fut fixé par autorité et payé depuis, ayant au contraire constamment protesté de son insuffisance et de son injustice, nous exposons respectueusement nos droits à toucher le paiement d'aucune balance due pour cette période calculée sur un tarif plus élevé et plus équitable que celui qu'on nous propose.

Je vais maintenant, au sujet du troisième chef d'enquête, examiner les taux fixé par l'ordre du 18 septembre 1858 et le chiffre à déterminer pour le service postal effectué durant la période de 3 années à partir du 14 novembre 1864.

Si la nature et l'étendue du service postal par chemin de fer étaient définis, il serait facile de calculer les frais qu'il occasionne, en y ajoutant les profits raisonnables que demande le capital du chemin de fer :—mais comme ce service peut changer, et comme les pouvoirs conférés au gouvernement comportent le monopole possible "de toutes les ressources de la compagnie," il est difficile d'arriver à une formule certaine pour ces calculs, sans compter que les complications d'une telle estimation probable lui ôteraient toute sa valeur dans le cas actuel. Il y a ensuite d'autres éléments qu'un tel mode d'estimation ne couvrirait pas, tels par exemple que demande de réduction dans les taux, "par suite de la continuité et de la permanence du service." Je ferai simplement observer, sur ce point, que la compagnie a beaucoup de clients dont les comptes réguliers lui sont dix fois plus profitables que ceux du service postal du gouvernement,—des clients dont les affaires sont presque aussi régulières que celles-ci, et qui néanmoins s'attendent à payer et paient en effet les mêmes prix que ceux dont les affaires sont plus variables et plus incertaines. La loi protège le petit négociant en décrétant l'application universelle des tarifs de chemin de fer ; c'est pourquoi ce serait faire injure au gouvernement, que de supposer ; lorsqu'il s'agit de ses propres intérêts, qu'il voudrait chercher à échapper surtout aux clauses qui ont pour but d'empêcher les chemins de fer d'adopter envers le public des tarifs différentiels.

Le département des postes a cité le service de l'*Express* comme offrant un terme de comparaison pour régler les prix de celui de la malle :—je ferai remarquer que les cas ne sont pas identiques et ne peuvent pas par conséquent être traités de la même manière. Le service d'*Express* sur ce chemin de fer est purement local et ne consiste qu'en transport de "paquets d'*Express*" ou de marchandises d'une valeur spéciale ou d'un caractère périssable. Guidée en cela par son propre intérêt, la compagnie a toujours cherché à encourager le service d'*Express*, afin de se débarrasser elle-même de ce genre d'affaires qu'elle ne peut administrer avec son personnel en dehors de ses stations, qui requiert une livraison immédiate et qui l'exposerait en conséquence à des réclamations pour dommages. Tout en ayant soin de ne pas s'aliéner aucune classe de "fret" ordinaire et qui lui revient naturellement en fixant un prix plus élevé que ne le comporte son tarif régulier de fret, la compagnie a fixé un taux à l'*Express* plutôt pour encourager et développer ce genre d'affaires que pour s'assurer de suite une rémunération équivalente au service effectué. De cette manière, les arrangements faits lors de l'établissement du service, et qui ne furent d'abord qu'une tentative d'expérience, ne saurait être considérés comme étant ceux d'un service bien établi, et c'est pourquoi, il y a environ un an, la

compagnie a donné avis à celle de l'*Express* que la période de son engagement finissant le contrat serait annulé. On remarquera que si ce tarif de l'*Express* était appliqué au service du transport des malles, il représenterait encore une rémunération beaucoup plus élevée que celle qui a été jusqu'ici payée à la compagnie par le département des postes.

Bien qu'il serait facile, en citant le tarif du transport des malles en Angleterre et aux Etats-Unis, et celui que paie ce dernier gouvernement pour le transport de ces malles closes à travers le Canada, de prouver l'insuffisance des paiements faits à la compagnie, une telle comparaison ouvrirait la porte à la discussion d'une foule de conditions locales auxquelles ce service est sujet et qui nous entraînerait loin de l'analogie des cas. Je préfère me passer du bénéfice des comparaisons qu'on pourrait établir et me borner à discuter la conduite que tient le département lui-même à l'égard des routes de la malle qui se relie directement au chemin de fer, qui sont nourries par lui, et qui servent à distribuer de côté et d'autre les malles transportées en bloc par la compagnie sur tout le parcours de sa voie ferrée.

Supposant que le tarif imposé à cette compagnie par l'ordre de septembre 1858 soit de \$30 par mille de chemin par année, je vais le comparer au tarif de trois routes subordonnées rayonnant du chemin de fer sur lesquelles la malle va et revient tous les jours sans être accompagnée de conducteurs.

- 1° BELL EWART ET ORILLIA, par le vapeur du lac Simcoe. Distance du voyage, 60 milles à \$60 par voyage, ou \$16.66 par mille parcouru, ou \$104.33 par mille de route par année, ou \$3,130 pour l'année.
- 2° COLLINGWOOD ET OWEN SOUND, par le vapeur de la Baie Georgienne. Distance du voyage, 90 milles à \$12.50 par voyage, ou \$13.58 par mille, ou \$86.94 par mille de route par année, soit \$3,912.50 par année.
- 3° COLLINGWOOD ET DURHAM (B. et P. Bentinck) par diligence traînée par deux chevaux. Distance du voyage 90 milles, à \$5 par voyage, ou \$5.55 par mille, ou \$35.15 par mille de route par année, soit \$1,582 par année.

Mais cette comparaison ressortira mieux par le tableau suivant :

Nom de la route.	Description de transport.	Distance du parcours.	Par	Par	Par	Par
			voyage.	mille.	mille de chemin par année.	année.
			\$ cts.	cents.	\$ cts.	\$ cts.
Chemin de fer du Nord.....	Chm. de fer.	190 milles	9 10	4 79	30 00	2850 00
Bell Ewart et Orillia	Vapeur	60 "	10 00	16 66	104 33	3130 00
Collingwood et Owen Sound..	Do	90 "	12 50	13 88	86 94	3912 50
Do Durham.....	Diligence...	90 "	5 00	5 55	30 15	1582 00

[5] Par où l'on voit que la moyenne de paiement des vapeurs est de 325 par cent et pour la diligence de 12 par cent plus élevée que celle de ce chemin de fer.

Pour mieux comprendre cette comparaison, il faut aussi se rappeler le capital représenté par le moyen de transport usité dans chaque cas, la différence essentielle du caractère de la voie ferrée d'avec celle des vapeurs et des diligences qui ne leur coûtent rien, la vitesse des chemins de fer si importante pour le département et qui est de 24 milles à l'heure, tandis qu'elle n'est que de 10 milles pour les vapeurs et de 6 pour la diligence, la destination et l'ameublement particulier des chars-postes ainsi que le transport gratuit des conducteurs de la malle qui n'a lieu que sur le chemin de fer, et enfin le poids des malles transportées par le chemin de fer lequel ne dessert pas seulement, comme les vapeurs et la diligence, sa localité immédiate mais alimente et dessert toutes les routes qui rayonnent autour de lui ainsi que les districts qu'ils traversent.

On ne saurait alléguer, d'un autre côté, la nécessité de taux plus élevés sur ces routes par suite de l'éparpillement de la population ou du peu d'affaires qui s'y font, car les lignes

qui les desservent sont, eu égard à leur capital et à leurs frais d'entretien, dans un état plus florissant et plus indépendant qu'aucune voie ferrée. Ce n'est donc pas chose facile que de comprendre sur quel principe on s'est appuyé pour fixer un tarif de rémunération plus élevé pour les vapeurs et la diligence que pour le chemin de fer, à moins que nous ne devions en conclure que tandis que le service est obligatoire et le paiement arbitraire pour celui-ci, celui de tous les autres moyens de transport, quoiqu'ouvert à la concurrence, est rémunéré par convention mutuelle et contrat volontaire, et se trouve par conséquent seul rémunéré dans sa valeur à peu près complète.

On hésitera, je pense, à croire que l'intention de la législature ou du gouvernement, en rendant le service postal obligatoire aux compagnies de chemin de fer, était de sacrifier les intérêts des propriétaires et le capital étranger aux exactions de l'ambition administrative ou aux exigences du fisc de la province.

Je représente donc que le prix des modes inférieurs de transport de la malle ayant été fixé par le département, agissant librement dans ses propres intérêts et jouissant de la concurrence des offres, il n'est pas raisonnable pour les mêmes autorités de mettre de côté le principe qu'ils ont adopté en un cas, ainsi que pourront s'en convaincre les commissaires en l'appliquant aux frais, à l'efficacité et à la valeur bien plus grandes du service effectué par le chemin de fer.

Cherchons cependant, en dehors de la comparaison, quelle est la valeur positive que l'on doit attacher à l'accomplissement du service.

Et d'abord au sujet du transport des voyageurs ; tandis que la compagnie est exempte, quant aux malles, de la responsabilité spéciale et des dommages qui peuvent arriver aux premiers ; tandis que les changements entre la moyenne de paiement fixée et celle qui est réellement produite par le transport des voyageurs, par rapport surtout à la continuité du service de la malle et de ses exigences particulières, peuvent paraître affaiblir la valeur de ce principe, néanmoins comme le transport sur cette ligne pendant toute l'année est très-régulier et très-uniforme sur tout le parcours de la voie ferrée, ces objections ont moins de force qu'à l'ordinaire.

C'est pourquoi, partant de la supposition que les exigences des malles équivalent au déplacement de 14½ voyageurs avec leur bagage, ainsi que paraît l'avoir admis le ci-devant maître-général des postes, et en faisant la déduction de la moitié de ce chiffre pour compenser les fluctuations dans le nombre des voyageurs ordinaires, l'espace inoccupé, la masse inerte et la continuité du service, nous aurons pour la malle régulière un taux de \$136.13 par mille de chemin de fer par année ; et comme nous n'avons pas, sur cette ligne, de système d'abonnement de billets ou de billets de retour, ni de charrs de seconde classe, on ne saurait en justice exiger aucune autre réduction ultérieure.

Dans son rapport du 12 août 1863, le maître-général des postes (l'hon. M. Mowat) passant en revue cette partie de la question ; dit qu'il est "prêt à admettre l'inutilité de chercher à établir des prix distincts pour les trains de nuit et ceux de jour en ce qui regarde le Grand Tronc," et poursuit en fixant une somme pour "chaque service de jour" sur une base commune. Tout en faisant nos réserves sur ce système, le rejet ainsi fait du service de nuit sur le Grand Tronc comme raison d'élever la rémunération, ne saurait affecter le chiffre fixé par le maître-général des postes comme applicable à cette ligne, puisque nous n'avons pas ce service à faire,—lequel chiffre est de "9½ centins par mille parcouru par des trains de voyageurs," et donnerait pour service quotidien par année un taux officiel de \$58 par mille de chemin de fer par année ou près du double du taux payé jusqu'ici à la compagnie.

Ce qui prouve encore combien ce chiffre est au-dessous de la valeur réelle basée sur le principe du tarif des voyageurs, c'est le fait que le taux actuel (le double seulement), à part le transport du conducteur de la malle, n'équivaut qu'à celui qui est exigé par le tarif de la compagnie pour "un enfant au-dessous de douze ans," en d'autres termes, les malles de Sa Majesté sont transportées sur ce chemin de fer au prix d'un demi-billet de voyageur.

Je vais maintenant discuter l'application du tarif de frêt à celui du service postal.

On me concèdera, j'espère, que les malles sont la classe la plus importante, la plus précieuse et la plus sacrée de n'importe quel frêt, même de celui des espèces ; c'est ce qui paraît si clair à tous qu'il n'est pas ordinaire de voir les malles classifiées dans cette caté-

gorie, ni d'en payer le transport d'après le tarif du fret, vu surtout que la vitesse et des exigences particulières constituent les éléments de ce service.

Néanmoins, considérant les malles comme fret, nous devons le classer et fixer le tarif juste et équitable d'après lequel on doit en entreprendre le transport. Une fois classifié, nous croyons que le gouvernement ne saurait disputer sur la convenance de ce tarif, puisque, pour protéger le public contre les actions, il a été établi avec la sanction du gouverneur en conseil. Au contraire, le gouvernement, après avoir approuvé le tarif que devra payer le public, ne saurait en justice et en dignité, le mettre de côté parce qu'il doit s'appliquer à lui.

J'ai déjà observé, au sujet de la constance du service, qu'il n'est pas juste d'exiger une réduction dans le tarif parce que ayant été sanctionné il ne saurait être diminué légalement en faveur d'aucun de nos clients (et le nombre en est assez considérable), dont le fret est régulier et dont les comptes s'élèvent à un chiffre annuel beaucoup plus fort que ne pourrait donner la subvention postale la plus élevée.

Considérant donc que les malles forment en soi la première classe des marchandises transportées par les trains de fret, on doit encore tenir compte de certaines circonstances particulières à ce service telles que :—

1° Le transport par train de voyageurs au lieu de train de fret, et par conséquent accroissement de vitesse de 12 à 24 milles par heure, et entraînant plus de frais de traction et d'usure pour le matériel roulant ;

2° La construction spéciale des chars-poste, ce qui augmente leur coût, les enlève à la classe à laquelle ils appartiennent et les rend impropres pour aucun autre service ; l'entretien nécessaire d'une réserve de ce matériel spécial pour parer aux accidents et aux réparations sans suspendre le service ; l'appropriation exclusive d'un espace dont la compagnie se trouve ainsi privée pour son usage ordinaire, ce qui dérange les profits du revenu du fret ; et enfin le chauffage, l'éclairage et le nettoyage spéciaux des compartiments du bureau de poste, toutes choses étrangères au service ordinaire du trafic de fret ;

3° Le transport d'un conducteur de la malle équivalant à \$1,784 par année, ou très près des deux tiers de tout le montant payé à la compagnie, et la responsabilité des accidents qui peuvent arriver à sa personne ;

4° L'obligation implicite de la compagnie de donner les passes annuelles gratuites au maître général des postes et à son personnel.

On ne saurait nier en face de tant de charges extraordinaires, que le transport des malles dans de telles conditions ne soit au moins égal au "double du fret de 1^{re} classe ;" autrement, il faudrait prouver que les malles devraient payer moins que le marbre travaillé, les matelas, les instruments de musique, les valises vides, les paniers et autres articles transportés par des trains de fret à petite vitesse.

Revenant au fait que le tiers d'un char de chaque train de voyageurs portant la malle, égal à une capacité de transport de $3\frac{1}{2}$ tonneaux, est exclusivement mis de côté pour le service des postes, et supposant des taux doubles de 1^{re} classe, comme ci-dessus, à 60 centins par 100 lbs, ou $12\frac{8}{10}$ centins par tonneau par mille, on arrive au résultat suivant :

$3\frac{1}{2}$ tonneaux à 60 cts. par 100 lbs. = \$40, et $40 \times 2 \times 313 \div 95 = \$263,58$ par mille par année.

Il est possible que l'injustice qui a été commise en fixant arbitrairement la subvention à \$30 par mille par année, nuise à la prise en considération de ce principe et le fasse rejeter simplement sur son résultat.

On conçoit que l'on pourrait pousser jusqu'à l'absurdité la comparaison des malles avec le fret, et arriver au chiffre de \$30 par mille ; il en coûterait alors bien moins (ainsi que la chose a déjà eu lieu) pour transporter les malles de Sa Majesté par un train de voyageur exprès que pour la dernière classe des trains de pierres et de bois.

Cependant, afin d'appuyer la comparaison d'exemples et de faire voir clairement au-dessous de quelle classe de marchandises le service postal a été rangé, je ferai les calculs pour toutes les classes du tarif de la compagnie.

La première classe de fret, comprenant les colis de bottes et chaussures, de drogues, de nouveautés, de marchandises, de machines, de sellerie, d'outillage de culture, etc., comporte un tarif de 30 centins par 100 livres ou de $6\frac{1}{10}$ centins par tonneau par mille ; ce qui donne à $3\frac{1}{2}$ tonneaux à 30 centins par 100 livres = \$20 et $20 \times 2 \times 313 \div 95 = \131.76 par mille par année.

La seconde classe de fret, comprenant les ales et porter, le beurre, les bougies, les voitures, les poteries, fers, etc., comporte 25 centins par 100 livres, ou $5\frac{2}{10}$ centins par tonneau par mille; ce qui donne à $3\frac{1}{2}$ tonneaux, à 25 centins par 100 livres = \$16.67 et \$16.67 \times 2 \times 313 \div 95 = 109.84 par mille par année.

La troisième classe de fret, comprenant les peaux crues, le minerai et les fontes, le cuir, les meules, le sel, le suif, le whisky, etc., comporte 20 centins par 100 livres ou $4\frac{1}{10}$ centins par tonneau par mille; ce qui donne à $3\frac{1}{2}$ tonneaux à 20 centins par 100 livres = \$13.33 et \$13.33 \times 2 \times 313 \div 95 = \$87.83 par mille par année.

En réduisant ces chiffres en tableau, on arrive à celui-ci :

Service.	Taux par tonneau par mille.	Taux par mille de train.	Taux par année par mille de route.
	\$ cts.	Centins.	\$ cts.
Malles par les trains de voyageurs	1 43	4.79	30 00
Fret par les trains de fret, double 1re classe.	12 80	42.66	263 58
do 1re "	6 40	21.33	131 76
do 2e "	5 30	17.66	109 84
do 3e "	4 20	14.00	87 83

Ainsi donc, ce chiffre de \$30 par mille payé en vertu de l'ordre du 18 septembre 1858, n'est qu'une fraction plus du tiers du tarif de la troisième classe de fret.

En résumant les comparaisons et les chiffres que j'ai présentés ci-dessus, je prendrai la liberté d'en tirer les conclusions suivantes :

1o. La rémunération des vapeurs de la malle en rapport avec ce chemin de fer payée ci-haut par le département des postes, représente un taux de \$104.83 par mille par année, sur le lac Simcoe, et de \$87.83 sur la Baie Georgienne.

2o. L'application du tarif de l'*Express*, exigé par cette compagnie, à l'espace occupé par le service des malles, porterait la rémunération postale à \$131.29 par mille, par année, à part les frais des commis de la malle ou de l'*express*.

3o. En calculant à la moitié du prix des billets de voyage l'espace occupé par le service des malles, la subvention serait de \$136.13 par mille par année, à part les frais des commis de la malle ou de l'*express*.

L'application du tarif de fret à l'espace de fret occupé par le service des malles, dans les trains de fret ordinaire, porte la subvention pour la première classe à \$263.58, et pour la dernière à \$87.83 par mille par année, ou une moyenne pour toutes les classes à \$148.13 par mille par année.

5o Enfin, composant une moyenne de tous les prix que je viens de donner soit pour les trains de fret, de voyageurs ou d'*Express*, y compris ceux des vapeurs de la malle qui combine les éléments de tous les autres, j'arrive au chiffre de \$135.18 par mille par année, à part les frais des commis de la malle.

Lorsqu'il faudra transporter une malle extraordinaire aller et retour tous les jours, on ajoutera au chiffre susdit tel taux par mille qui sera en proportion de celui du transport de la malle régulière, en tenant compte de l'absence du commis de la malle et de l'augmentation du travail et de responsabilité incombant à la compagnie par suite de la réception et de la distribution des malles par ses propres employés.

J'ajouterais en terminant que jamais propriétaires de chemin de fer n'ont eu autant de droit d'être traités libéralement que la compagnie du chemin de fer du Nord telle qu'elle est organisée. Les porteurs d'effets de cette compagnie n'ont rien touché pendant 8 ans de leur mise qui s'élevait à plus d'un quart de million sterling, et, néanmoins, la construction et la mise en opération du chemin de fer n'ont pas peu contribué, durant cette époque, au développement des ressources de la région qu'il traversait; plus tard,

lorsque l'entreprise devint tellement gênée et embarrassée qu'on dût suspendre le chemin, on vit ces mêmes porteurs d'effets renouveler leur mise et verser un autre quart de million sterling, ce qui permit de solder les obligations de la compagnie, de reconstruire les travaux et d'ouvrir de nouveau la voie.

A l'heure qu'il est, l'entreprise est en voie de prospérité, elle remplit tous ses devoirs envers le public, elle contribue directement et avec régularité au fisc de la province, et ses propriétaires ont pleine confiance que leurs droits à une rémunération équitable pour services postaux rendus au gouvernement recevront la considération impartiale dont ils sont dignes.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

FRED. CUMBERLAND,

Directeur-Gérant.

MÉMOIRE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE
ET OTTAWA—SERVICE POSTAL.

Bureau de la compagnie du chemin de fer de Brockville et Ottawa,
Brockville, 6 février.

A l'Hon. WM. HUME BLAKE,

Président de la commission du service postal
des chemins de fer, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er courant.

Le mémoire de cette compagnie demandant une augmentation de subvention fut adressé le 30 août dernier à l'honorable O. Mowat à sa demande.

Ne voyant rien à changer dans ce document, je prends la liberté de vous en transmettre une copie ci-incluse, sous la rubrique No. 1.

En réponse à des demandes qui lui furent faites par le département des bureaux de poste, au mois d'octobre 1863, le ci-devant surintendant de ce chemin de fer rédigea un rapport complet de notre service postal, ainsi qu'un mémoire sur la réclamation faite par cette compagnie pour augmentation de subvention.

Ayant été informé récemment que le principe sur lequel est basé ce dernier mémoire n'est autre que le système anglais, lequel devra probablement attirer votre attention plus tous autres, je prends la liberté de vous inclure également copie de ce mémoire, No. 2.

Soyez persuadé que la compagnie ne saura trop apprécier la décision que prendra votre commission d'après l'un ou l'autre de ces mémoires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

JOHN G. RICHARDSON.

P. S.—Le chemin de fer de Brockville et Ottawa est aujourd'hui ouvert jusqu'à Arnprior, ce qui porte à 80 milles son parcours au lieu de 64.

DOCUMENT No. 1.

Brockville, 30 août 1864.

A l'Hon. O. MOWAT,

Maître-Général des Postes,
Québec.

MONSIEUR,—Notre secrétaire m'a communiqué votre lettre du 16 courant et je vous remercie de la courtoisie que vous m'y témoignez.

Ayant pris la direction de ce chemin, conformément à l'acte du 15 octobre dernier qui s'y rapporte, et après la correspondance qui avait eu lieu entre votre département et la ci-devant compagnie, j'ai dû retarder ma réponse afin de me mettre au fait de la question que je ne connaissais pas suffisamment. J'espère que vous voudrez bien me pardonner ce retard.

J'ai lu avec un grand soin le rapport du dernier surintendant de ce chemin qui vous a été envoyé en novembre dernier.

Le point principal de ce rapport me semble être que l'intérêt du capital de l'entreprise doit faire la base du prix à exiger du gouvernement, quoique le rapport de ces deux choses ne me paraisse pas trop clair.

C'est d'après le même principe que la même proportion des frais est portée au débit du gouvernement.

Le résultat de ce raisonnement est que pour rendre le gouvernement notre débiteur du total de notre intérêt sur le capital et le montant réuni de toutes nos dépenses courantes, nous n'avons qu'à limiter nos affaires et notre besogne à celle que le gouvernement exige de nous.

Je profiterai de votre permission pour reprendre la question et remplacerais la proposition de mon prédécesseur par une autre qui, quoique désavantageuse en apparence à la compagnie que je représente, paraîtra cependant plus équitable pour tous les intérêts en jeu.

Je pars de l'hypothèse que l'intention du gouvernement n'est pas d'imposer le service postal à une compagnie de chemin de fer à des prix indifférents, et j'expose respectueusement que la subvention payée à cette compagnie loin d'être rémunératrice n'est pas même l'équivalent des frais de ce service.

Je proposerai donc la rémunération suivante comme raisonnable et modérée pour le transport des malles et les autres services qui s'y rapporte sur ce chemin de fer :

Une malle quotidienne, aller et retour	\$84	par mille	par année.
Deux malles	do.	do.	\$126 do. do.

Les raisons sur lesquelles je m'appuie pour déterminer ces chiffres sont énumérées ci-après ; j'ai supposé comme compris et entendu que le service n'exigera qu'un tiers d'un char de bagage (équivalent à un char de 2^{me} classe) disposé expressément, de même que chauffé et éclairé pour l'usage exclusif du conducteur de la malle.

Premièrement,—Vingt voyageurs de 2^{me} (un char en contient 60) à 2 centins par mille, ou dix tonneaux de marchandises à 4 centins par tonneau par mille ne rémunèreraient que modérément la traction d'un char à une vitesse de 15 milles à l'heure, y compris les arrêts.

Deuxièmement,—Le bureau des malles et des conducteurs occupant un tiers au moins de ce char, le paiement devrait être par conséquent proportionné à l'espace occupé, ou soit 13½ centins par mille parcouru, lequel chiffre multiplié par deux pour l'aller et retour donne 27 centins par mille de chemin par jour ; or, comme il y a 313 jours de travail, on a

$27 \times 313 = \$84\ 50$ par mille par année pour un seul train.

En n'ajoutant maintenant que le double de chiffre pour deux trains, à raison de la continuité du service, ou - - - - \$42 25

On aura - - - - - \$126 75 pour deux trains.

Quatrièmement,—Le service de l'embranchement de Perth, quoique ne demandant pas autant de place sur un train, exige cependant un compartiment fermé à clé pour les malles, et comme nos employés ont alors eux-mêmes à recevoir et à distribuer les malles à Smith's Falls, Pike Falls et à Perth, ce qui leur fait souvent négliger leurs autres devoirs, je considère que la subvention devrait être au moins égale à celle de la ligne principale.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN G. RICHARDSON,

Dépt.-Gérant du Chem. de fer de B. et O.

DOCUMENT NO. 2.

A l'Hon. GEORGE SHERWOOD,

Président de la Cie. du C. de fer de B. et O.

MONSIEUR,—Notre compagnie a reçu du département des postes une lettre datée du 17 octobre dernier demandant de répondre aux questions que voici :—

1° Que réclame cette compagnie comme subvention postale raisonnable et quelles sont les raisons sur lesquelles elle appuie sa réclamation ?

2° Quel est le tarif ordinaire de la compagnie pour les voyageurs de 1ère, de 2ème et de 3ème classe ?

3° Quelle déduction fait-elle pour les billets de saison et de retour, et quelle est la règle suivie par les autres chemins de fer sur ce point ?

4° Quel est le tarif du fret sur les divers trains ?

5° Quelle différence fait-elle ainsi que les autres chemins de fer ici et ailleurs en faveur de la continuité d'un service de fret ?

6° Envoyez copie des conventions faites avec les compagnies d'Express.

Ces questions m'ayant été soumises pour y répondre, j'ai l'honneur de le faire comme suit, savoir :—

1° On a appliqué à la construction du chemin de fer, des édifices, dans l'acquisition du matériel roulant, etc., un certain capital afin de mettre la ligne en bonne opération, duquel la compagnie a droit d'attendre un revenu raisonnable.

La proportion à payer par le département des postes s'établit de la manière suivante :—De même que l'usage total du chemin de fer est à l'intérêt total du capital employé, de même aussi l'usage du chemin de fer par le département des postes est à sa proportion de l'intérêt.

2° L'entretien du chemin de fer, du matériel roulant, etc., et du fonctionnement de la ligne, entraîne certains frais annuels, dont partie doit être imputée au département des postes, de la manière suivante :—De même que l'usage total du chemin de fer est aux frais totaux d'entretien et de fonctionnement, de même aussi l'usage du chemin de fer par le département des postes est à sa proportion de tels frais.

Le service postal effectué aujourd'hui sur ce chemin de fer est comme suit, savoir :—

Il n'y a sur la ligne principale de Brockville à Almonte (52 milles) qu'un seul train (mixte) chaque jour, en chaque sens, et dans lequel le département des postes occupe (malles et commis) un tiers de char à bagage, expressément séparé, divisé, meublé, chauffé et éclairé pour cette fin aux frais de la compagnie.

Il y a sur l'embranchement de Perth, de Smith's Falls à Perth (12 milles) deux trains (mixtes) par jour, en chaque sens, sur lesquels le service des malles est fait par les employés de la compagnie qui prennent soin des sacs de la malle à Perth, Smith's Falls et Port Elmsley; j'ai évalué ce double service à celui qui se fait tous les jours sur la ligne principale.

Prenant ce point de départ pour déterminer le montant que la compagnie peut raisonnablement demander pour le service postal, j'en tire les conclusions suivantes :—

1° La question de l'intérêt sur le capital employé.

Le montant du capital dépensé dans la construction du chemin de fer, du matériel roulant, etc., de Brockville à Almonte et Perth, au 31 décembre 1862,

Se montait à - - - - - \$1,961,638 00

Sur lequel l'intérêt à 6 pour cent se monte à - - - - - 117,698, 28

Je trouve d'après les rapports de l'année expirée le 31 décembre

1862, que la distance parcourue par les chars des trains

réguliers porteurs de la malle sur la ligne principal a été de

191,829 milles.

Que la distance parcourue par les trains a été de - - - - -

32,552 "

Que la distance parcourue par les chars sur l'embranchement a

été de - - - - -

57,744 "

Que la distance parcourue par les trains - - - - -

15,024 "

Donnant un chiffre moyen de chars par train sur la ligne principale de - - - - -

5³⁹/₁₀₀

" " " " sur l'embranchement de Perth, de

3³⁴/₁₀₀

[3.] Comme j'ai montré plus haut que le département des postes occupe $\frac{1}{3}$ de char sur la ligne principale et $\frac{1}{4}$ de char sur l'embranchement de Perth, il s'ensuit que le

département occupe 3-53 de trains sur la ligne principale et 1-23 de train sur l'embranchement de Perth, la longueur de la ligne principale étant de 52 milles et celle de Perth de 12 :—total 64. Voici maintenant de quelle manière j'établis la proportion de l'intérêt à porter au compte du département des postes :—

Ligne principale, $\frac{3}{53}$ de $\frac{52}{64}$ de \$117,698 $\frac{28}{100}$ - - - - -	\$5,415 95
Embranchement de Perth, $\frac{1}{23}$ de $\frac{12}{64}$ de \$117,698 $\frac{28}{100}$ - - - - -	959 50
<hr/>	
Intérêt total sur le capital dépensé - - - - -	\$6,375 45

En deuxième lieu, vient la question des frais annuels d'entretien et de fonctionnement du chemin de fer.

On voit par les comptes de l'année expirée le 31 décembre 1862 que ces frais s'élèvent à \$37,340.71. D'après la formule que j'ai déjà employée, voici quelle proportion de ces frais serait imputable au département des postes ;

Ligne principale, $\frac{3}{53}$ de $\frac{52}{64}$ de \$38,340.71.....	\$1,793 31
Branche de Perth, $\frac{1}{23}$ de $\frac{12}{64}$ de \$38,340.71.....	312 56
<hr/>	
Total annuel des dépenses.....	\$2,075 87

Il suit de qui précède que le montant que je regarde comme raisonnable à demander pour la compagnie est de \$450.32 par année, regardé comme suit, savoir :

Part d'intérêt sur le capital employé à la construction et à l'équipement du chemin de fer.....	\$6,375 45
Transport des malles et d'un conducteur de la malle entre Brockville et Almonte une fois en chaque sens et par jour.....	1,763 31
Transport des malles entre Perth et Smith's Falls, deux fois en chaque lieu tous les jours.....	412 56
<hr/>	
Total.....	\$8,451 32

Ces chiffres donneraient un tarif par mille par année sur la ligne principale de	138 06
Do do do do de Perth.	106 00
Soit, par mille parcouru sur la ligne principale.....	22 05
Do do de Perth.....	8 46

J'en viens maintenant aux autres questions.

Question No. 2.—Le département désire savoir le tarif ordinaire de la compagnie pour les passagers de 1ère, 2ème et 3ème classe.

Réponse—1ère classe, 3 centins ; 2ème (émigrants) 2 centins par mille ; il n'y a pas de 3ème classe.

Réponse.—Nous n'avons pas de tels billets et je ne saurais dire quelle est la coutume des autres compagnies.

Question No. 4.—Quel est le tarif du fret sur les trains de fret, trains mixtes et trains de voyageurs ?

Réponse.—Nous n'avons sur la ligne que des trains mixtes ; pour le tarif, voir la copie que je vous adresse ci-incluse.

Question No. 5.—Quelle différence fait l'administration de votre chemin de fer et des autres voies ferrées du Canada au sujet d'une constance de service [119] dans le transport du fret ?

Réponse.—Aucune et je ne connais pas ce qui se fait ailleurs.

Réponse à la question No. 6.—Nous n'avons pas de contrat avec la compagnie d'Express, laquelle n'a pas de compartiments distincts dans nos voitures.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. BROOKS,

Ing. et surint.

Bureau du surintendant,
Brockville, 21 novembre 1863.

CHEMIN DE FER DE PORT HOPE ET LINDSAY, ET CHEMIN DE
FER DE PETERBORO' ET PORT HOPE.

SERVICE POSTAL.

A l'honorable

WM. HUME BLAKE,
Président,

De la commission du service postal par chemins de fer,
à Québec.

QUEBEC, 20 mars 1865.

MONSIEUR,—En réponse aux lettres que vous avez adressées aux chemins de fer ci-dessus, pour les inviter à vous adresser les réclamations qu'ils peuvent avoir à produire au sujet du service postal afin de les communiquer aux commissaires, j'ai l'honneur de vous dire que j'ai été chargé de vous donner les renseignements et détails relatifs à ces réclamations et qui pourront servir leurs intérêts ou être de quelque utilité aux commissaires.

Je dois d'abord dire que ces deux chemins de fer (quoique d'intérêts distincts et séparés de fait) se trouvent réunis sous la dénomination de compagnie du chemin de fer de Port Hope, Lindsay et Beaverton, et peuvent être décrits comme ne formant qu'une ligne principale de 43 milles de long, celle de Port Hope et Lindsay, et un embranchement, celui de Peterboro' et Port Hope, de 31 milles de long, construit et exploité par contrat de la grande compagnie, avec pouvoir de se servir de 18 milles de la ligne principale.

L'exploitation de ces lignes se fait pour des intérêts divers, et leurs revenus sont portés à des comptes distincts : c'est ainsi que le trafic et les revenus de la ligne principale jusqu'à Lindsay appartiennent à la compagnie, tandis que ceux de l'embranchement de Milbrooke à Peterboro' (y compris le trafic et les revenus du commerce de Peterboro' sur la distance de Port Hope à Milbrooke), sont la propriété, sur paiement d'un loyer, des locataires.

Le service postal se fait donc ici sur deux routes séparées exploitées dans des intérêts distincts, à savoir : celle de Port Hope et Lindsay, 43 milles, et celle de Port Hope et Peterboro', 31 milles.

Quoique les administrations de ces deux chemins de fer n'aient cessé dans aucune circonstance de reconnaître l'insuffisance des paiements faits par le gouvernement pour service postal sur leurs lignes respectives, néanmoins elles ont cru, par suite des changements fréquents de propriétaires et du peu de poids qu'aurait une corporation dont l'importance était de beaucoup inférieure à toutes les autres compagnies de chemin de fer, devoir s'abstenir d'adopter aucune mesure officielle pour obtenir le redressement de leurs griefs, et les directeurs de la compagnie, des locataires, des actionnaires et enfin des propriétaires actuels, se sont soumis tour à tour à une injustice qu'ils se savaient impuissants à connaître et qu'ils ne désesouaient de voir portée devant un tribunal désintéressé et compétent.

Les paiements ont donc été acceptés et les administrations n'ont aucune réclamation à présenter pour services passés ; cependant, les propriétaires actuels représentent que dans le cas où les commissaires reconnaîtraient la justice de compenser l'insuffisance de paiements antérieurs, les circonstances étant les mêmes, ils ont droit au même bénéfice ; c'est pourquoi, je dois fournir sur les services passés tous les détails que les commissaires jugeront nécessaires pour fixer l'étendue de la compensation à accorder.

Il y a une malle quotidienne dans chaque sens sur chacune des lignes qui est transportée dans un char-poste sous les soins du conducteur du train. Les compartiments affectés sur chaque train au service de la malle sont un tiers de char ; ils n'ont pas d'autre usage et sont toujours sous clé. Leur forme, leur coût, l'espace qu'ils représentent et les conditions de leur roulage et de leur appropriation exclusive étant les mêmes que ceux du chemin de fer du Nord, je n'ai besoin d'ajouter qu'ils s'en distinguent par cette seule exception au sujet du service, savoir : que les malles n'y sont pas assorties en route ni accompagnées d'un commis de poste.

Je profiterai de la gracieuse permission que vous m'avez accordée et insisterai, en évitant cependant de répéter les arguments généraux dont je me suis servis dans le cas du chemin de fer du Nord, sur les opinions que j'y ai émises et qui s'appliquent au cas actuel avec autant de force.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus les tarifs de fret et des voyageurs, en force depuis l'ouverture des deux lignes, et de faire observer que ces chemins de fer n'ayant que des affaires locales et ne rencontrant de concurrence nulle part n'ont pas changé ces tarifs.

Il m'est impossible de vous adresser les rapports annuels de l'administration de ces deux lignes de voie ferrée, parce qu'il ne s'en publie pas, la chose étant inutile par le fait que la voie principale est administrée par des syndics, et celle de Peterboro' par des locataires agissant comme des propriétaires.

En parcourant les tarifs que je vous adresse, vous verrez que les taux de voyageurs et de fret sont plus élevés que ceux du chemin de fer du Nord que je vous ai déjà transmis; ils confirment par conséquent les calculs et les conséquences que j'en ai tirées dans mon mémoire au sujet de ce dernier chemin de fer et que j'ai donnés comme base sur laquelle on devait fixer un taux de paiement pour ce service postal.

Je ne m'étendrai pas ici sur l'application que je pourrais faire du tarif de ces deux chemins de fer, mais je me contenterai de remarquer que leur trafic étant tout à fait local et dépourvu de concurrence donne des profits plus élevés que ceux du chemin de fer du Nord, et qu'il ne saurait y avoir de raison pour empêcher que le taux qui serait fixé pour ce dernier ne s'appliquerait pas également aux deux premiers. Aussi, rappellerai-je qu'au sujet du chemin de fer du Nord la règle de la moitié du tarif des voyageurs appliquée à la valeur numérique de l'espace approprié et réservé aux malles, telle qu'évaluée par le ci-devant maître-général des postes, donne \$136.13 par mille par année; que la règle de la moyenne du tarif de toutes les classes du fret appliquée de la même manière au tarif de la malle, donne \$148.13 par mille par année, ces deux sommes ne comprenant pas l'augmentation qui devra être faite en raison de l'accroissement de vitesse de la classe de trains dans laquelle les malles seront transportées.

Depuis mes dernières communications avec vous, j'ai conçu cependant quelques doutes sur l'application de ces deux règles que je vous avais soumises, tandis qu'il vous en a été proposé, entr'autres par M. Bruñel, qui sont suivant moi tellement dénuées de sens et de raison, que je ne saurais résister à vous en dire un mot.

Le département des postes a si souvent parlé de la pesanteur des malles et on a si souvent essayé de prouver que le paiement du transport des malles aux Etats-Unis était basé sur leur pesanteur, qu'il ne sera pas hors de propos de rappeler les termes de l'acte des postes des Etats-Unis, (voir Dunlop's Statutes, chap. 43, sec. 19, page 1071.) On y voit que le maître-général des postes est autorisé à diviser les taux du service postal par voie ferrée en trois classes, aux taux respectifs de \$300, \$200 et \$100 par mille par année, et il doit tenir compte dans cette classification du *volume* des malles, de la *vitesse* avec laquelle la transmission doit "s'en faire et de l'*importance* du service." La législature des Etats-Unis, afin de sauvegarder les droits et du gouvernement des compagnies de chemins de fer, est allé plus loin et a déclaré qu'au cas où le département ne pourrait conclure d'arrangement avec un chemin de fer, le maître-général des postes peut se pourvoir ailleurs.

L'essence de cette loi, en ce qui regarde la valeur du service postal par voie ferrée, consiste dans la base établie pour déterminer cette valeur, savoir: le *volume*, la *vitesse* et l'*importance*.

L'expression *volume* signifie clairement ici la *grosseur* ou la *dimension*, pour la distinguer de *pesanteur*: ce fait étant admis, il s'ensuit que le volume ou la dimension devra se déterminer non d'après le contenu cube des sacs de la malle, mais par le lieu ou l'espace exigé et réservé exclusivement à leur transport et à leur réception.

On a prétendu que le fardeau des quatre malles transportées par le chemin de fer du Nord tous les jours, s'élevait à une moyenne de 500lbs. par chaque convoi, ou environ la 164^e partie du contenu d'une voiture de fret: cependant, l'espace nécessaire à ce service est d'un tiers de char, ce qui équipolle à 3½ tonneaux. Bien plus, et ce qui démontre encore l'insuffisance de cet espace, on a demandé dernièrement à la compagnie de l'augmenter d'un quart. Mais si le terme *volume* signifie, d'après l'assistant maître-général des postes, *pesanteur*, et si la pesanteur doit servir de base unique au paiement, alors on devrait, ce me semble, permettre aux compagnies de n'approprier aux malles que l'espace

nécessaire pour leur volume et leur pesanteur réels, et ne plus parler d'y approprier un espace spécial. Le gouvernement n'a pas plus le droit à ce qu'il ne paie pas qu'un client ordinaire, et n'a pas plus le droit de payer un service moins que le tarif fixé par lui-même pour ce genre de service ainsi qu'à tous les usages commerciaux des chemins de fer.

Il me semble oiseux de discuter la partie des mots *vitesse* et *importance* au sujet du service postal. Il n'y a pas d'auteurs en renom qui ne porte à 50 pour cent de plus les frais d'un service accéléré; quelques-uns même l'ont porté au carré de la vitesse acquise. Si donc, les tarifs des chemins de fer mentionnent une vitesse de 12 milles à l'heure, et que les malles (regardées comme fret) soient transportées à une vitesse de 24 milles à l'heure, le tarif basé sur l'espace approprié devra donc être alors plus élevé en proportion que celui imposé aux pratiques ordinaires du chemin de fer.

Le département ne saurait, au sujet de *l'importance* du service, essayer de le déprécier, lui qui n'a perdu aucune occasion de le mettre au-dessus de tous les autres et de regarder la commodité des voyageurs, les intérêts directs du commerce des voies ferrées et les réclamations des propriétaires de chemin de fer, comme subordonnés et inférieurs à l'exécution rapide, constante et ponctuelle du service postal.

A l'égard des formules au moyen desquelles M. Brunel propose de régler le tarif de ce service, je ferai observer que sa première proposition regarde comme admis que les chemins de fer de la province, jouissent d'un trafic qui prend toute leur activité et par conséquent qu'ils sont tous dans une bonne condition d'affaires: or, une telle supposition est ici tout-à-fait gratuite et visionnaire. Il imagine ensuite un certain roulage de trains, et donnant à ce roulage une certaine moyenne de recettes par mille de train parcouru, il applique ces recettes à la moyenne des fardeaux traînés par les trains: or, comme ces recettes sont en proportion des fardeaux bruts transportés, de même il suppose que le paiement du transport des malles devra se proportionner sur le fardeau brut de l'espace de char approprié à ce service.

Il me suffira de faire observer que malheureusement ces chiffres de roulage et des recettes, qui forment la base de ses données, sont de pures suppositions et dépassent même tout ce qu'on espère en ce genre en Canada;—et que ce système proposé un tel abandon de tous les tarifs par la dépréciation de la valeur du service rendu calculée d'après la règle de la moyenne réelle des recettes qu'il deviendrait impossible de faire un bénéfice même ordinaire sur le trafic d'aujourd'hui. En effet, si la somme de ce trafic se trouve insuffisante d'après les tarifs actuels pour donner du profit, comment pourriez-vous vous empêcher, en prenant pour base de paiement du service postal les recettes d'aujourd'hui calculées d'après le trafic existant, de décourager les placements de capitaux dans les entreprises de voie ferrée en les mettant hors d'état de devenir rémunérateurs?

Le second système proposé par M. Brunel est un peu plus pratique: il consiste à composer avec les rapports des divers chemins de fer une moyenne de leur roulage (chiffres insuffisants pour tous) et de leurs recettes, qu'il met en proportion avec les fardeaux bruts, transportés par les trains; puis faisant la part du compartiment approprié aux postes dans cette proportion de fardeau brut, il arrive à établir un tarif par mille parcouru.

Ce plan n'est pas plus ingénieux que juste, car quoique basé sur des chiffres réels, il fait table rase des tarifs et suppose qu'une exploitation de chemin de fer doit être payée, non pas d'après la valeur de chaque détail du service qu'elle entreprend, mais d'après le tarif que le chiffre total du service peut déterminer pour chacun des détails. D'où il suit que quelque soit l'importance du service particulier accompli pour le client (le gouvernement), ce dernier n'aura à payer que le montant qui pourra lui être imputé dans la proportion de ce service à toutes les recettes (soit considérables soit ruineuses) du train sur lequel s'effectue son service. Ainsi donc, avec ce raisonnement absurde, des recettes considérables n'auraient un tarif élevé, tandis que peu de recette produirait un tarif peu élevé, quelque constant et semblable que serait d'ailleurs le service dans l'un ou l'autre cas. Pour montrer jusqu'où peut conduire ce système, supposons le cas où un train de la malle n'aurait pas d'autres recettes que celles que représenteraient ses malles: or, le transport de ces malles devant être en proportion des recettes de ce train, il s'ensuivra qu'il n'en devra pas coûter un seul sou au gouvernement et que ce transport sera effectué pour rien!

L'une des conséquences les plus saillantes des principes sur lesquels ces calculs sont basés, est que le gouvernement paiera le service postal non d'après les tarifs qu'il a lui-même sanctionnés pour être imposés aux clients du chemin de fer, soit comme voyageur ou

expéditeur de fret, mais en dehors même de ces tarifs de l'application de la moyenne de la production en prenant pour son taux à la proportion des recettes réelles des trains au montant de service qu'il reçoit.

Il serait curieux de savoir, dans le cas où ce système serait appliqué dans toute son étendue, ce que paierait le client pour le service qu'il exige du chemin de fer; car, à part l'avantage que chacun trouverait à un montant total insuffisant par suite de la réduction des taux qu'il aurait à payer, le tarif changerait tellement qu'il deviendrait de son intérêt de ne se servir que des trains qui donneraient presque peu ou rien à l'administration, en sus de sa quote part. Or, il est de vérité bien établie (d'ailleurs tout autre principe serait fatal aux exploitations de chemin de fer en Canada), que la théorie des tarifs et leur application pratique veut que chaque client paie pour le service qu'il reçoit à part le profit raisonnable que son exécution doit rapporter à ses auteurs. Aussi, est-ce pour cette raison que les tarifs sont basés sur des classifications spéciales comprenant autant que possible toutes les espèces de services, et qu'on a rejeté la méthode des moyennes. Ce serait donc une proposition aussi injuste que nouvelle que celle qui voudrait qu'un service du gouvernement ferait exception à cette règle, et paierait un chemin de fer, non en proportion du service qu'il en attend, mais d'après une moyenne des recettes prises sur le public qui, pour d'autres articles de fret transportés dans d'autres temps et à des vitesses différentes, paie par classification et par tarif, sans compter que le total des recettes en Canada peut se trouver en-deça même des frais de roulage des trains qui transportent les malles.

Enfin, il est au moins singulier que, tout en admettant qu'au sujet du trafic local (classe à laquelle appartiennent les malles) le fret donne des recettes plus élevées avec un tarif plus bas que le trafic des voyageurs, et est par conséquent plus profitable. M. Brunel laisse de côté les moyennes de fret pour prendre celles des voyageurs, lorsqu'il veut déterminer le tarif du transport des malles, et cela en dépit de ses propres aveux et de la vérité qui veulent que les sacs de la malle ne soient pas assimilés au fret à d'autres égards. Aussi, quoique ces propositions basées sur des précédents anglais peuvent attirer l'attention par leur nature, je ne vois néanmoins pas en quoi elles puissent affaiblir le système sur lequel j'ai établi les réclamations de ces lignes, système qui a pour base le principe suivant, à savoir : que le gouvernement doit être prêt à payer comme n'importe quel particulier les services qu'il exige, et qu'il n'a pas d'autres droits de se servir de la voie des chemins de fer que ceux qu'a le public et qui régulent le commerce du pays.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. CUMBERLAND.

CHEMINS DE FER DE MONTRÉAL ET CHAMPLAIN, DE BUFFALO ET LAC HURON, ET D'OTTAWA ET PRESCOTT.

BUREAU DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

BUREAU DU DIRECTEUR GERANT,

QUEBEC, 8 mars 1863.

MONSIEUR.—En conformité de votre demande, me priant de vous faire part des réclamations des compagnies de chemin de fer de Montréal et Champlain, de Buffalo et Lac Huron et d'Ottawa et Prescott, j'ai l'honneur de vous informer que celles des compagnies de Buffalo et Lac Huron et d'Ottawa et Prescott sont les mêmes que celles de la compagnie du Grand Tronc, sauf que je ne demande pas plus que le tarif établi aux Etats-Unis pour les mêmes services et sur des lignes situées de la même manière, ainsi que je l'ai fait au sujet du Grand Tronc par suite de la sévérité exceptionnelle du climat, de l'arrangement des convois au gré du département des postes, sans s'inquiéter des besoins de la compagnie, ou de l'augmentation spéciale qu'exigerait la construction du pont Victoria. Sauf ces exceptions et en mettant de côté la première partie de mon mémoire, qui a trait aux procédés échangés entre le gouvernement et la compagnie du Grand Tronc, l'argumentation que j'y

développe s'applique avec une égale force aux réclamations des compagnies de Buffalo et Lac Huron et d'Ottawa et Prescott.

Au sujet de la compagnie de Montréal et Champlain, j'ai, en sus des raisons alléguées en faveur des deux dernières compagnies, à réclamer un taux additionnel par suite du fait que les malles traversent maintenant sur ce pont. Je vous rappellerai qu'avant la fusion de cette compagnie avec celle du Grand Tronc, les malles devaient être traversées en hiver dans des traîneaux, à partir du bureau de poste de Montréal jusqu'à St. Lambert, sur la rive sud du St. Laurent. L'usage du pont Victoria pour les trains de la compagnie de Champlain n'a donc pas seulement accru l'avantage de l'expédition des malles par cette voie, mais a diminué les frais de traverse en hiver pour le département.

Je devrai de même attirer l'attention sur le fait que jusqu'à la fin de 1864, il n'y a pas eu de char-poste sur la ligne de Montréal et Champlain; les sacs étaient simplement déposés dans les voitures de fret sans aucun moyen de distribuer les lettres sur la route.

La compagnie n'a jamais expédié de trains exclusivement pour satisfaire le département qui s'est toujours contenté de se servir des convois que la compagnie expédiait pour ses propres affaires.

Pendant assez longtemps la compagnie de Montréal et Champlain a été payée de ses services postaux entre Montréal et Rouse's Point au taux de \$14 environ par mille de chemin par année, le département n'ayant que l'usage des trains ordinaires de la compagnie, sans char-poste, et les sacs de la malle étant transportés dans les voitures de fret de la compagnie.

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

A l'honorable

WM. HUME BLAKE,
Président,

De la commission du service postal par chemins de fer,
Québec.

C. J. BRYDGES.

Directeur-Gérant.

CHEMIN DE FER DE STANSTEAD, SHEFFORD ET CHAMBLY.

SALLE DES SÉANCES DU CONSEIL LEGISLATIF,
QUEBEC, 6 février 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 ult. envoyée à Waterloo, Bas-Canada, me priant de transmettre aux commissaires du service postal par chemins de fer un mémoire écrit de la réclamation de cette compagnie au sujet du transport des malles.

Notre compagnie a transporté les malles depuis 1858 jusqu'à aujourd'hui, et pendant toute cette période nous avons approprié à l'usage exclusif des postes un compartiment spécial fourni de lumière, chauffé, etc. Comme ces services sont les mêmes que ceux de la compagnie du Grand Tronc, nous demandons d'être payés au taux de \$150 par mille durant toute cette période. Nous avons déjà reçu des paiements sur le pied de \$30 par mille, mais nous n'avons cessé un instant de protester de leur insuffisance.

Je prendrai la liberté d'ajouter que le tarif que nous demandons se trouve être le même que celui adopté par les États-Unis durant le même temps pour des lignes voisines de la nôtre et pour les mêmes services.

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

A. B. FOSTER,
Secrétaire de la compagnie du chemin de fer de
Stanstead, Shefford et Chambly.

A l'honorable

WM. HUME BLAKE, Président,

De la commission du service postal par chemins de fer.

P. S.—Votre lettre du 24 ult., a d'abord été envoyée à Waterloo, H.-C., puis retournée à Waterloo, B.-C.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.
LONDON, H. C., 7 mars 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 et du 3 courant, et d'y répondre de la manière suivante. Cette compagnie n'a pas de mémoire de réclamation à envoyer, et laisse la chose entre les mains des commissaires. Je ferai néanmoins remarquer que depuis le commencement de l'exécution de notre contrat, il n'y a eu qu'un train de manqué; que le service a été fait à la satisfaction du département; que nos employés se chargent du soin des malles, les placent sous clé dans un compartiment approprié à cet effet, et que par conséquent le fardeau ou le poids des dites malles ne peut servir de règle pour apprécier ce service, attendu que les malles exigent toujours les mêmes soins et la même ponctualité qu'elles soient vides ou pleines.

En réponse à votre demande, à savoir: "si cette compagnie expédie que des trains mixtes ou si elle expédie également des trains de voyageurs," je dirai qu'à parler strictement nos trains ont plus du caractère de ceux de voyageurs que de trains mixtes. Notre train du matin est un convoi de voyageurs, celui de l'après-midi est un convoi mixte. Notre fret étant assez peu considérable n'occupe guère en moyenne plus de 3 voitures par train, et n'entraîne conséquemment pas de différences dans la durée de la marche; ainsi que vous pourrez le voir en consultant notre tableau de mouvement.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. BOWMAN,

Sur. de la compagnie de L. et P. S.

Au Président

De la commission du service postal par chemins de fer,
Québec.

EMBRANCHEMENT DE CHEMIN DE FER MONTRÉAL ET VERMONT.

SALLE DU CONSEIL LÉGISLATIF,
QUÉBEC, le 6 février 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que cette compagnie ayant su qu'une commission dont vous êtes président examinait en ce moment la question de la rémunération des services postaux, j'ai été chargé de vous transmettre la réclamation de la compagnie à ce sujet.

La compagnie a ouvert, il n'y a pas longtemps, une voie ferrée qui part de St. Jean et va rejoindre à la frontière, 25 milles de distance, le chemin de fer Vermont Central; le service public exigera le transport des malles sur ce chemin deux fois par jour en chaque sens, y compris les malles anglaises et américaines.

Dans ce but, nous avons des chars-poste fournis de lumière, etc., etc., et nous demandons pour ces services, qui sont les mêmes que ceux de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, sur une partie de son réseau, une rémunération basée sur \$200 par mille.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. H. MOORE,

Président de l'Emb. du chemin de fer

Montréal et Vermont.

A l'honorable

WM. HUME BLAKE, Président,

De la commission du service postal par chemins de fer,
Québec.

MÉMOIRE DE L'ASSISTANT MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES contenant certaines remarques présentées aux commissaires nommés pour étudier la question du tarif du service postal par chemins de fer, en réponse à un mémoire de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, daté à Montréal du 16 janvier 1865, et dont copie a été communiquée au maître-général des postes par M. Brydges.

Les quatorze premières pages de ce mémoire ne sont qu'une histoire de la construction et des embarras financiers du chemin de fer Grand Tronc, et qu'un exposé de certains autres faits tout-à-fait étrangers à la question soumise au département des postes, à savoir : *Quel doit être le taux équitable de paiement à fixer aux chemins de fer en Canada, (le Grand Tronc et les autres compagnies y comprises) pour le transport des malles par leurs trains ?*

Les tarifs ordinaires des administrations pour voyageurs, fret, articles d'*Express*, etc., transportés par leurs trains, ne donnent pas un moyen exact d'apprécier la partie qu'occupent les malles dans leur trafic général, attendu que ce genre de service diffère par certains côtés très-importants de celui des autres espèces de trafic, et exige par conséquent un tarif spécial.

Le département des postes et les administrations de chemin de fer ne se sont pas généralement accordés sur l'étendue de la différence par rapport aux prix à fixer comparés à ceux qui se trouvaient déjà établis pour les autres espèces de fret, et la compagnie du Grand Tronc a encore augmenté les difficultés en ce qui le regarde, en prétendant depuis quelques années, que ses trains de voyageurs sont expédiés à seule fin de transporter les malles.

La partie du mémoire de cette compagnie qui essaie d'établir l'obligation morale pour la province de veiller à l'exploitation profitable du chemin, — obligation qu'elle devrait remplir dans la rédaction du tarif des transports de la malle, — ne fait que répéter des arguments dont le rapport du maître-général des postes (l'honorable M. Mowat), en date du 12 août 1863, a fait ample justice.

Ce n'est donc qu'à la page 14 que le mémoire entreprend de discuter ce qu'il regarde comme devant être le montant payé à la compagnie du Grand Tronc pour le transport des malles.

Avant d'entrer dans les observations que le reste du mémoire peut suggérer, le sousigné croit devoir signaler certains points principaux et certaines questions de fait que l'on ne doit pas perdre de vue dans l'examen des avancés émis par le Grand Tronc et les autres voies ferrées à l'appui de leurs réclamations.

1° Il est reconnu comme principe par les autorités de chemin de fer en Angleterre et aux Etats-Unis que le taux à payer pour le transport des malles ne doit pas excéder ce que l'on peut raisonnablement exiger des particuliers pour de semblables services, tout en tenant compte de la demande du département des postes d'une réduction par suite de la permanence du service.

2° En parlant des taux maxima de 2, 3 ou 4 chelins sterling par train par mille, (\$300, \$400 à \$600 par mille de chemin de fer par année), payés à certains chemins de fer en Angleterre, il ne faut pas perdre de vue que ces taux regardent un train dont le contrôle exclusif appartient aux postes, en ce qui regarde les départs, les arrêts, etc., et le nombre de voitures. Sur les voies principales où se trouvent payés ces taux, on ne compte pas moins par chaque train de la malle, de 5 à 6 voitures complètes d'environ 24 pieds de long chaque, très bien installées, dans lesquelles sont employés de 6 à 12 commis de poste avec les gardiens. Ces trains sont expédiés à la plus grande vitesse possible, et il arrive souvent que les administrations n'ont droit que d'ajouter un certain nombre de voyageurs ou une certaine quantité de fret léger aux chars de la poste. Ces trains ne sont pas des convois ordinaires convertis en trains-poste, mais suivant l'expression des administrations de chemin de fer, sont des trains confiés aux postes entre les trains ordinaires de voyageurs et de fret général de la compagnie.

3° En parlant du taux maximum de \$300 par mille accordé par le congrès aux chemins de fer de 1ère classe des Etats-Unis pour le transport des malles, on doit avoir égard à la quantité énorme de malles transportées sur ces voies ferrées qui exige quelquefois un char entier et même davantage à sa disposition, c'est-à-dire que le service fait pour les postes pour \$300 par mille sur ces chemins de fer de première classe est, par rapport à l'espace pris par les malles, trois fois plus considérable que celui qui est fait pour les postes canadiennes par le Grand Tronc —

sans compter, en outre, que cette somme comprend le transport des malles entre le chemin de fer et tous les bureaux de poste situés à une certaine distance, ainsi que le service des bureaux aux termini des chemins.

Il m'a paru nécessaire d'attirer l'attention sur ces deux derniers points, attendu les fréquentes citations que fait le mémoire du Grand Tronc des prix maxima payés par les postes anglaises et américaines pour montrer l'insuffisance de ceux qu'on donne en Canada, et l'omission très importante qu'on y fait de la valeur comparative des services ainsi rémunérés, omission due, sans doute, à l'inadvertance.

Le soussigné va maintenant aborder par ordre les paragraphes de ce mémoire qui lui paraissent exiger des commentaires.

L'accroissement du bureau de poste canadien pendant les quatorze dernières années a été sans doute très remarquable, ainsi qu'on l'observe aux pages 15 et 16, et il n'y a pas de doute que l'introduction des chemins de fer ait contribué à cet accroissement, mais le mémoire oublie de parler de la diminution des frais de port de près de 70 pour cent qui a eu lieu dans la première partie de cette période, et de l'augmentation des affaires du département par la création de nouveaux bureaux, de chemins de la malle, etc., qui s'est faite sentir dans les premières années qui suivirent le transfert des postes du Canada du contrôle de l'Angleterre à celui de la province. Les principes qui dictèrent ces changements n'ont cessé d'être suivis jusqu'à ce jour et ont eu beaucoup plus d'influence sur la prospérité des affaires postales que l'établissement des chemins de fer. D'ailleurs, cette prospérité a été plus marquée pendant les deux années qui ont précédé la construction du Grand Tronc que dans celles qui l'ont suivie.

En outre, ces diverses considérations, quelque bonnes qu'elles puissent être, ne s'appliquent qu'à la valeur relative du transport des malles par chemin de fer *pour le bureau de poste*, et sont tout-à-fait étrangères à la simple question de savoir quel doit être le tarif auquel doit s'effectuer ce transport. Les affaires postales augmentent tous les ans en Angleterre pendant que le tarif du transport des malles par les voies ferrées diminuent constamment.

Le mémoire, à la page 17, aborde l'examen des relations existant entre le bureau de poste et les chemins de fer en Angleterre.

Ce qu'on y dit du mode de règlement par arbitres des différends qui peuvent s'élever entre ces deux corps est correct :—On aurait dû cependant ajouter, afin de faire voir mieux les conclusions qu'on peut en tirer, que le département anglais peut envoyer ses malles par les trains ordinaires de voyageurs aux soins d'un de ses commis, avec le privilège d'échanger les malles à toutes les stations, en payant le tarif d'un voyageur de seconde classe, et avec la faculté de payer le surplus de pesanteur des malles sur un bagage ordinaire au tarif ordinaire : la possession de cette faculté limite, comme on le voit, l'application du mode d'arbitrage aux trains dont le département règle le départ et la marche, tel que décrit à la page 2 de ce mémoire.

Le représentant du Grand Tronc a été mal renseigné en disant que les taux de paiement postal aux compagnies de chemin de fer anglaises ont *augmenté* depuis 1854, tandis qu'ils n'ont cessé de diminuer, et sont aujourd'hui *plus bas* de beaucoup qu'en 1854.

Les rapports annuels des postes impériales au parlement donnent le chiffre de ces tarifs comme suit, savoir :

DANS LE ROYAUME-UNI.

	Année 1854.		Année 1862.	
	s.	d.	s.	d.
Maximum.....	4	10 stg.	4	1 stg.
Minimum	0	3/40 "	0	0 1/4 "
Moyenne	0	8 1/2 "	0	6 3/4 "

EN ANGLETERRE SEULEMENT.

	Année 1865.		Année 1862.	
	s.	d.	s.	d.
Maximum.....	4	10 stg.	3	2 3/4 stg.
Minimum	0	3/40 "	0	0 1/4 "
Moyenne	0	8 "	0	6 1/4 "

[3] Le mémoire choisit sur les tarifs anglais, celui de 2s. 4d. stg., par mille parcouru (= \$355 par mille de chemin de fer par année pour un service quotidien dans les deux sens) qui est payé au chemin de fer de Londres et Birmingham, — et celui de 3s. stg. (= \$457 par mille de chemin de fer par année pour un service quotidien en chaque sens) payé au chemin de fer de York et Berwick, et celui de 2s. 3d. stg. (= \$342 par mille de chemin de fer par année pour un service quotidien en chaque sens,) au chemin de fer de Londres et Douvres, et les donne comme terme de comparaison pour celui qui devrait être payé au Grand Tronc. Pour donner, cependant, plus de poids à ces allusions, l'auteur aurait dû faire connaître la nature des services ainsi rétribués, et alors, on aurait vu que ces voies ferrées se trouvant à former les artères principales du service postal, leurs trains tombent dans la catégorie indiquée à la page 3 de ces remarques, qui sont sous le contrôle absolu du département, et donnent un service dont l'importance ne saurait être comparée à celui du Grand Tronc.

Le mémoire prétend que le trafic de ces grands réseaux anglais étant très considérables, et les convois de voyageurs étant expédiés à toute heure du jour et de la nuit, il s'ensuit que ces prix sont relativement bas et qu'à cause de leur exploitation florissante ces chemins de fer peuvent ainsi fournir un train aux postes pour peu. Mais cette argumentation ne tient pas compte du fait que les chemins de fer anglais prétendent de leur côté que, là où le trafic est considérable et exige l'expédition constante de trains, ils ont droit de demander un taux de paiement relativement *plus élevé* pour accorder ainsi aux postes la faculté de contrôler les départs et la marche des trains de la maille, que si leur trafic était moindre, sans doute à cause des inconvénients plus grands que peut en éprouver leur trafic général dans un cas que dans l'autre.

Trois choses entrent dans l'appréciation du tarif postal d'un chemin de fer anglais, savoir :

1° Le coût réel du service à l'administration.

2° Le profit à ajouter à ce coût réel.

3° La compensation à laquelle a droit l'administration pour laisser au département des postes le droit de contrôler le départ et la marche des trains, etc., là où de telles stipulations existent.

Il paraît être admis par les administrations de chemins de fer de même que par celles des postes, que la considération des deux premiers points n'offre que peu de difficultés, vu qu'ils embrassent tous les éléments du service lorsqu'on se sert des trains ordinaires. Ceci, d'ailleurs, se trouve corroboré par un passage d'un rapport de comité de la chambre des communes de 1854, qui dit :—“ Il ne se présente aucun obstacle dans la fixation du prix à donner par les postes pour les malles qui sont transportées par un des trains ordinaires de voyageurs ; ”—aussi, est-ce sur le *dernier point* que les différends ont eu lieu entre l'administration des postes et celle des chemins de fer, c'est-à-dire sur le prix du droit de contrôle des départs, etc., d'un train, et qu'il y a eu lieu de recourir à la voie de l'arbitrage, dont les décisions ont souvent été des plus contraires. En effet, on doit s'attendre à ce que l'estimation de la valeur d'un droit étranger dans l'administration d'un chemin de fer anglais de première importance puisse varier de temps en temps, ou suivant le jugement de personnes différentes.

Le dernier paragraphe de la page 17 semblerait donner à croire que le Grand Tronc n'expédie ses convois de voyageurs que pour transporter les malles, sans quoi, cette expédition cesserait tout-à-fait, n'étant pas nécessitée par le trafic du chemin ; or, les postes ignorent qu'il en soit ainsi et ne peuvent découvrir sur les tableaux de la compagnie à quel train il est fait allusion.

Lorsqu'en septembre, octobre et novembre 1862, le maître-général des postes d'alors (l'honorable M. Foley), dans la persuasion où le public en était que les trains du Grand Tronc étaient combinés dans le seul but de faire tort à la correspondance publique et de forcer la main par là aux postes, demanda à la compagnie de modifier ses arrangements de trains afin d'empêcher les retards sérieux auxquels les malles se trouvaient ainsi exposées, il lui fut répondu que la compagnie réglait l'ordre et la marche de ses trains pour la plus grande facilité de son trafic, et sa demande fut repoussée.

Or, à cette époque la compagnie expédiait autant de trains de voyageurs qu'aujourd'hui, et il est par conséquent difficile de comprendre comment dans ces circonstances et en face des déclarations réitérées du Grand Tronc que ses trains étaient réglés d'après les besoins

de son trafic et non ceux des postes, la compagnie peut aujourd'hui prétendre qu'elle avait des trains supplémentaires pour la seule convenance du service postal.

On parle, à la page 18, des paiements des chemins de fer irlandais, et du fait que la moyenne des taux établis est plus élevée qu'en Angleterre, puis on prend une certaine partie de ces taux les plus élevés et on les compare à ceux du Grand Tronc : mais, ici comme pour les chemins de fer anglais, on a omis de dire que ces chemins de fer ainsi rétribués donnaient aux postes des trains dont celles-ci avaient le contrôle absolu.*

Pour les malles envoyées en Irlande par les trains ordinaires, le tarif est assez modéré ; il n'est, par exemple, que de 4 centins par mille parcouru pour une malle quotidienne entre Dublin et Galway.

[4] Quant au parallèle tiré entre les ponts Victoria et Menai, et au fait que les postes anglaises subventionnent largement la compagnie de Chester et Holyhead, à laquelle ce dernier pont appartient, il est à remarquer que l'administration des postes retranche cette subvention du service postal, " parce qu'il n'y en a qu'une partie qui peut être considérée " comme paiement pour ce service ; la balance étant une espèce d'octroi impérial pour " accroître les communications avec l'Irlande."

Le mémoire du Grand Tronc passe ensuite à l'examen du tarif payé aux chemins de fer par le gouvernement des Etats-Unis pour service postal.

Le service postal effectué par les chemins de fer américains a beaucoup plus d'analogie avec celui des chemins de fer canadiens que le service des compagnies anglaises, et on pourrait s'attendre à ce que le tarif américain serait un mode avantageux de régler celui qui devrait être adopté ici : aussi, me paraît-il nécessaire d'examiner avec soin ce qu'on dit du tarif postal des Etats-Unis, et de préciser la valeur relative des services des chemins de fer américains et canadiens, en particulier du Grand Tronc, par rapport à leur tarif respectif.

Ainsi que l'observe l'hon. M. Mowat, à la page 58 de son rapport, il existe un tel manque d'uniformité dans les prix payés aux chemins de fer américains pour des services de même genre en apparence, et les maîtres de poste des Etats-Unis ont si souvent répété que leur loi était défectueuse en ce qu'elle laissait les chemins de fer américains libres de transporter ou de refuser les malles, ce qui forçait quelque fois les autorités d'accorder en plusieurs cas des prix exorbitants, qu'il est très difficile de tirer les conclusions exactes des tarifs et des services postaux des chemins de fer américains. On sait assez bien ce que les services sont dans chaque cas et les tarifs auxquels ils s'effectuent ; mais, malheureusement, l'absence d'uniformité dans leurs relations empêche de pouvoir établir aucune comparaison entre le système américain et celui du Canada.

Le mémoire du Grand Tronc observe que l'acte du congrès indique au maître-général des postes de diviser les voies ferrées en trois classes et de ne pas donner plus de \$300 par mille par année, pour le transport des malles à la première classe, \$100 par mille à la 2e classe, et \$50 par mille à la 3e classe ; puis, il poursuit en disant qu'il est évident que cette division doit être faite suivant l'importance de la voie ferrée par rapport au pays qu'elle traverse. Or, cet avancé est mal fondé, car l'acte du congrès donne les termes qui doivent guider le maître-général des postes dans la classification, comme suit : *cette division en classes se fera suivant le volume des malles, la vitesse de leur transmission et l'importance du service*, c'est-à-dire en proportion de la quantité et de la valeur du service accompli par l'administration du chemin de fer.

On trouve encore répétée ici l'étrange assertion dont le Grand Tronc a déjà fait usage dans ses mémoires, à savoir : que le tarif américain de paiement pour la première classe des chemins de fer des Etats-Unis, s'applique à un service quotidien pourvu d'un char de distribution, et que dans le cas où les malles seraient transportées par un autre convoi, ce détail importe peu et n'affecte pas le tarif. Cet avancé est exprimé avec encore plus d'emphase à la page 23 ; on y lit :—" Il a déjà été dit qu'aux Etats-Unis les malles de distribution sont transportées par un convoi qui arrête à toutes les stations et qui est pourvu d'un char approprié à cette distribution, que c'est là le seul char de distribution qu'on trouve sur les chemins de fer américains, qu'il n'est expédié qu'une fois en chaque sens par jour, et que c'est pour rétribuer ce service que le tarif a été adopté."

(*) Le capitaine Huish, gérant du réseau de Londres et Nord-Ouest, dit que ce tarif élevé des chemins de fer irlandais est dû aux trains de nuit, que ces derniers expédient pour les malles et qu'ils n'expédieraient pas autrement. Sur le Grand Tronc, la voie reste couverte la nuit pour les trains de fret.

Il est évident que la compagnie du Grand Tronc ne s'est pas aperçue que c'était tout le contraire qui était la vérité.

En effet, ce train arrête à toutes les stations et transporte les malles pour les petits villages disséminés sur la route, ce qui constitue une partie comparativement peu importante du service des grands réseaux auxquels le Grand Tronc veut s'égaliser ; ce train est toujours à petite vitesse et les malles principales qui passent par cette voie sont nécessairement expédiées par des trains à grande vitesse. C'est ainsi que des malles de Buffalo transportées par la *New-York Central*, un dixième environ, prend les trains à petite vitesse : d'où il faudrait conclure que les neuf autres dixièmes doivent être tenus pour si peu de chose dans le service qu'il est inutile de les payer ! Bien plus, ce qui est vrai du *New-York Central*, l'est également de toutes les autres grandes lignes de voie ferrée.

Sur un chemin de fer local ou de second ordre, le train qui distribue la malle sur sa route, sera probablement le principal service postal du jour, et en plusieurs cas le seul même, attendu qu'on pourra expédier toute autre malle avec celles de distribution. D'un autre côté, lorsque des malles à parcours direct sont expédiées par un second train quotidien d'un chemin de fer de cette classe, cette expédition ne saurait avoir la même importance relative au service de route que celle qui se fait sur les grands réseaux.

Le département des postes n'exerce aucun contrôle sur les chemins de fer et se sert de trains ordinaires, en prenant autant de services qu'il lui en faut parmi les trains réguliers des chemins de fer.

[5] Quelque soit le nombre de services que le département des postes des Etats-Unis demande d'un chemin de fer, il stipule qu'il sera fait un service quotidien en chaque sens pour les stations intermédiaires, et cette distribution s'accomplit d'ordinaire sous la surveillance du commis de poste voyageant sur le train. C'est tout simplement une distribution de malles et non du triage de lettres comme en Canada.

Le maître-général des postes aux Etats-Unis dit, dans son rapport au congrès du mois de décembre 1857, qu'il se propose d'accroître le nombre des commis voyageant avec les malles, parce que les comptes des sacs de la malle ne sont pas tenus avec le soin nécessaire sur quelques-unes des principales lignes de l'ouest, ajoutant que " la chose est due surtout à la plus grande quantité de ce qu'on appelle malles à transport direct qui est expédiée par les convois exprès en charge des préposés aux bagages et non des commis du département. Ceux-ci voyagent sur les autres trains afin de faire le service des nombreux bureaux de poste intermédiaires où n'arrête pas l'exprès d'ordinaire ; or, on a cru qu'il était inutile de payer des commis pour remplir cette tâche, les administrations de chemins de fer étant rétribuées pour ce service, ainsi qu'il est expressément arrêté dans tous leurs contrats. Ce raisonnement est incontestable, mais l'expérience a démontré qu'on ne saurait obliger les administrations à nommer des personnes qui seraient spécialement chargées de prendre soin des malles : — c'est pourquoi, il ne nous reste pas d'autre alternative d'accroître le chiffre des commis de poste sur toutes les grandes routes sur lesquelles les malles sont aujourd'hui acheminés sans eux."

" A part les routes de l'ouest dont il vient d'être question, il s'en trouve nombre d'autres dans la même catégorie, telles, par exemple, que celles de Philadelphie, Baltimore et l'Ouest, dont les malles sont confiées aux soins nominaux des commis de bagage."

Cet extrait vient à l'appui de l'esquisse rapide que l'on a donnée des principaux caractères du transport des malles par voie ferrée aux Etats-Unis.

Le département américain des postes commença l'été dernier à donner ses malles principales des chemins de fer le bénéfice du système de triage, etc., durant leur acheminement, tel que pratiqué en Canada (et deux commis canadiens furent même envoyés aux Etats-Unis pour montrer le système) ; — ce qui fait que maintenant toutes les malles à parcours direct entre Washington et New-York, qui étaient expédiées autrefois sans être ouvertes, le sont aujourd'hui dans un char de 47 pieds de long, approprié aux besoins d'un bureau de poste et portant 8 commis, qui ouvrent les sacs à parcours direct et préparent la correspondance durant le voyage. Ce service est tout-à-fait distinct de celui de distribution locale sur lequel le Grand Tronc insiste tant.

On voit dans le rapport des postes au congrès pour 1863 (le second qu'ait ce département), que sur tous les chemins de fer américains recevant une subvention pour le service postal et qui embrassent 22,152 milles de chemin, il n'y en a que six d'une longueur totale de 533 milles qui reçoivent le maximum de \$300 par mille par année, ou davantage, savoir :

Chemin de fer.	Milles.	No. de services quotidiens en chaque sens.	Tarif de paiement annuel par mille de chemin de fer.
Boston à Worcester.....	46	3	\$300
New York à New Haven...	76	{ 3 et une fois en chaque sens le dimanche. }	375
New York à Philadelphie.	90			3 et do	375
Philadelphie à Baltimore..	102	3 et do	300
Baltimore à Washington...	40	4 et deux fois do	300
Baltimore à Wheeling.....	179	3 et une fois	300

—533

On observera que deux chemins de fer seulement sont payés à un taux excédant \$300, et que cet excédant est de 25 pour cent sur ce montant.

Il semblerait, d'après la teneur des remarques du mémoire sur le cas de cet excédant de \$300, que la compagnie du Grand Tronc n'a pas tenu compte que l'acte du congrès qui établit cette échelle de \$300, de \$100 et de \$50 par mille par année, autorise en même temps le maître-général des postes à ajouter 25 pour cent à ces taux pour les services de nuit.

Il m'a paru nécessaire de consacrer quelques pages à faire connaître la nature du service postal sur les chemins de fer américains, sur les grands réseaux en particulier, parce que l'assertion erronée que le service ne se fait que le jour, tel que le prétend le mémoire du Grand Tronc, semblerait donner à conclure que le Grand Tronc, afin d'établir ses droits à demander le même tarif que les principaux chemins de fer américains, n'est pas obligé pour cela de prouver qu'il fait plus pour le département canadien des postes que ce simple service de jour, et que le reste du service fait par les chemins de fer américains en sus de ce service régulier de jour, ainsi que le prétend le Grand Tronc, n'étant pas compté dans le service rémunéré par le bureau de poste américain, ne doit pas entrer en considération dans la question des services comparés du Grand Tronc et des principaux réseaux américains. On peut se convaincre davantage de la fausseté de ce raisonnement par le fait que ce surplus de 25 pour cent payé au chemin de fer de New York et de Philadelphie, par exemple, n'est pas du tout en considération du service de route, mais bien pour le transport la nuit par un train exprès, [6] de ce que l'on appelle la grande malle directe entre ces deux villes :—ainsi donc, d'après la théorie du Grand Tronc, ce surplus de \$75 par mille par année est le prix de *certaines changements dans la façon d'accomplir un service particulier*, lequel service n'a pas été considéré par lui-même assez important pour entrer dans la question du paiement en ce qui regarde le tarif régulier.

On trouvera dans le rapport de l'honorable M. Mowat une étude approfondie des taux de paiement des chemins de fer américains et des rapports que ces taux semblent avoir avec la question d'un tarif postal pour le Grand Tronc.

Le mémoire examiné à la page 22, les divers ordres en conseil passés au sujet des paiements du service postal et les arrangements faits par le département des postes sur cette question. Il constate que la première partie de la ligne du Grand Tronc mise en opération fut celle de Montréal à Island Pond correspondant à cet endroit avec le chemin de fer de Portland, que ce dernier chemin transportait les malles des Etats-Unis une fois en chaque sens et de jour, et qu'il recevait pour ce service—

- (1.) “ \$110 par mille de chemin de fer par année,—que le 7 août 1853, le maître-
- (2.) “ général des postes était présent et opinant, il fut passé une résolution par le bureau du Grand Tronc, convenant de transporter les malles sur la section de Island Pond au même taux par mille,—\$110, que celui payé par le gouvernement américain au prolongement du chemin à Portland.
- (3.) “ Il n'y avait alors qu'un train en chaque sens et de jour, sans aucune appropriation pour la distribution des lettres; les sacs étaient reçus et remis aux plateformes des stations.
- (4.) “ Cet arrangement fut regardé pour les deux parties comme purement d'essai et provisoire, en ce qu'il avait lieu par une partie de la ligne sur laquelle les malles acheminées étaient loin d'être considérables, et en égard à celui qui devrait être fait lorsque tout le réseau serait complété.

- (5.) “ Cet arrangement provisoire fut adopté par le département des postes, et les paiements jusqu'en septembre 1858 se firent régulièrement au taux de \$110 par mille; la compagnie présentait régulièrement ses comptes à ce taux et était régulièrement payée.
- (6.) “ En septembre 1858, il paraît aujourd'hui que le maître-général des postes d'alors fit un rapport au conseil, conseillant une modification dans les taux de paiement, sans toutefois en communiquer avec la compagnie ni entrer dans l'exposé des raisons qui l'avaient induit à proposer de tels changements. La compagnie ne reçut d'avis de ce rapport ou de l'ordre en conseil que quelques années plus tard, et continua de présenter ses comptes au département des postes jusqu'au milieu de 1861, au taux de \$110 par mille, dans l'ignorance où elle était de la passation du dit ordre.”

Il me semble nécessaire de citer au long cette partie du mémoire parce qu'elle contient des conclusions d'une certaine importance et plusieurs erreurs qui doivent être corrigées, erreurs d'une nature telle que l'auteur du mémoire aurait pu les éviter s'il eut été dans l'administration du Grand Tronc dans ses commencements, mais qui n'en sont pas moins des obstacles à une entente des relations entre le département des postes et le chemin de fer, dont il y est question.

Il y a des preuves par écrit dans la plupart de ces cas; dans les autres, le soussigné n'a que son expérience personnelle comme chef permanent du département à cette époque.

Afin d'éviter les répétitions, les erreurs à corriger dans l'extrait ci-dessus ont été numérotées 1, 2, 3, etc., c'est dans cet ordre que je vais en parler.

- (1.) Le rapport du bureau de poste des États-Unis au congrès pour 1853, dit que le tarif accordé au chemin de fer de Island Pond à Portland, pour l'année expirée le 31 décembre 1853, a été de \$100 par mille par année, et non pas de \$110, ainsi que l'affirme le mémoire du Grand Tronc. Le même tarif se continue pour 1854 et 1855. Le même rapport ajoute que le service se faisait deux fois par jour sur les 48 milles du chemin ouvert en 1853 de même que dans les années suivantes.*
- (2.) Le maître-général des postes y donna son assentiment, en autant que sa présence comme directeur de chemin de fer à une assemblée de chemin de fer peut signifier un assentiment. Ne pourrait-on pas dire au contraire que cette présence n'a pu avoir plus de portée, en ce qui regarde la connaissance de ce qui s'y est fait, que n'en a eue, ainsi que le mentionne l'un des documents du Grand Tronc, la présence du président de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, comme membre de l'exécutif, lorsque l'ordre en conseil de septembre 1858 fut passé, et dont cependant le Grand Tronc se plaint de nouveau ici de n'avoir pas eu connaissance.
- (3.) On prétend que le Grand Tronc ne dépêchait qu'un train par jour sur la section de Montréal et Island Pond, sans char de distribution:—or, le fait est que l'on dépêchait deux trains par jour à cette époque de Montréal à Portland, l'un à 7h. A. M., et l'autre à 3h. P. M., et le rapport de l'inspecteur des bureaux de poste du 10 août 1853, établit qu'il avait été notifié par le Grand Tronc que les chars de distribution étaient à la disposition du département, et [7] qu'ils seraient prêts à recevoir les commis qu'on y enverrait, c'est-à-dire depuis le 12 août 1853.
- (4.) Il n'y a eu aucune admission possible de la part du département, car ce dernier n'apprit le contenu de la minute du Grand Tronc du 7 août 1853, que quelques années après; et lors des discussions qui eurent lieu après que ce fait fut connu, l'administration du Grand Tronc se montra disposée à admettre que le tarif de \$110 par mille s'appliquait plutôt au chemin ouvert sur tout son parcours qu'aux tronçons de ce même chemin.
- (5.) Ce prétendu arrangement n'a été en aucune façon adopté par le département des postes, pas plus que ce dernier n'a reconnu ni payé \$110 par mille à aucune époque antérieure au mois de septembre 1858. Le Grand Tronc a présenté ses comp-

(*) Comme cette argumentation tend à établir que ce taux de \$100 par mille s'appliquait à l'expédition d'un seul train par jour, il est bon de noter que dans le compte trimestriel du Grand Tronc pour le quartier expiré le 5 octobre 1861, la section de la Rivière-du-Loup, de 126 milles, et sur laquelle il n'y a qu'un train par jour, est portée à \$55 par mille,—d'où l'on peut conclure que jusqu'à cette date le Grand Tronc considérait le tarif de \$110 par mille comme rémunérant deux services par jour.

tes trimestriels à \$110 par mille, sans parler de la minute du mois d'août 1853, ni du marché prétendu en aucune façon; mais le bureau de poste tout d'abord refusa de reconnaître une demande aussi élevée et de baser ses paiements sur ce tarif; tous les paiements ont été faits depuis à titre d'avances à compte du service des malles par sommes rondes sans taux spécifique (l'époque étant antérieure à l'ordre en conseil du mois de septembre 1858 qui établit pour la première fois le tarif postal des chemins de fer d'après le statut.) Le département des postes en faisant ces avances a toujours eu cependant en vue un certain taux assez rapproché de celui de \$70 par mille, qui fut plus tard accordé par l'ordre en conseil de septembre 1858.

- (6.) Les taux déterminés par l'ordre en conseil du mois de septembre 1858 ne se rapportent pas au Grand Tronc en particulier; l'ordre fixait un tarif général pour acquitter le service postal effectué par les chemins de fer du Canada, et n'était que l'exécution d'un devoir imposé par le statut au le gouverneur en conseil.
- (7.) Très peu de temps après, le département communiqua à la compagnie du Grand Tronc le fait de l'ordre en conseil qui venait d'être passé. Ainsi qu'il a été dit, le président de la compagnie était partie à cet ordre. Cet ordre fut en outre publié dans le rapport officiel du département de 1858, et réimprimé dans les documents publiés par la législature, et plus d'un millier de copies en fut répandu dans la province. Cependant, pour une raison qu'on ne sait pas, le département n'a jamais communiqué officiellement cet ordre à la compagnie.
- (8.) La compagnie a continué de présenter ses comptes à \$110 par mille après le mois de septembre 1858, comme aussi le département a continué de refuser de les solder, ne donnant crédit à la première que de \$70 par mille suivant le tarif de l'ordre en conseil.

En décembre 1860, le gouvernement, après avoir examiné ce qui s'était passé à ce sujet, donna instruction au département de rendre l'ordre en conseil du mois de septembre 1858 obligatoire depuis la date de sa passation, de se désister en tout état de cause du droit de s'objecter au tarif de \$110 par mille pour l'époque antérieure à cette date, et de créditer le Grand Tronc de la différence entre le produit de la somme totale à \$110 par mille jusqu'en septembre 1858 et la somme totale payée effectivement jusque là par le département.

[Copie.]

LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL DU CANADA

Doit à la Compagnie du Chemin de Fer GRAND TRONC

Pour le transport des malles de Sa Majesté, pendant le quartier échu le 5 octobre 1861, à \$110.00 par mille par année.

	Milles.	\$	cts.
Montant de compte reporté		263,916	2½
Entre Montréal et la frontière	128	3,520	.....
do la Pointe Lévis et Richmond	96	2,640	.....
do Montréal et Toronto	333	9,157	50
do Toronto et London	121	3,327	50
do Ste. Marie et Sarnia	70	1,925	.....
do la Rivière-du-Loup et la Pointe Lévis	126	à \$55	1,732 50
do do do porté dans le dernier compte à la Chaudière, 8 milles seulement, du 15 déc. 1860 au 5 juillet 1861. }	- 8	à \$55	247 30
Service spécial tel que détaillé au compte ci-annexé		6,362	85
		292,828	67½

(Signé,)

J. HARDMAN,

Auditeur des comptes.

C'est ce qui fut fait et expliqué au Grand Tronc. Le tarif de l'ordre en conseil pour l'époque à partir de septembre 1858, fut maintenu, et la compagnie du Grand Tronc fut avertie qu'il en serait ainsi, quoiqu'elle n'ait cessé de présenter ses comptes à \$110 par mille jusqu'au 5 octobre 1861 (sauf le quartier de juillet 1861), où elle cessa tout-à-fait de les présenter.

Le mémoire de la compagnie contient probablement une erreur typographique, car il porte à 800 milles la distance entre Québec et Sarnia, tandis que les tableaux de la compagnie elle-même ne la portent qu'à environ 674 milles.

L'argument tiré de la longueur du parcours du Grand Tronc comparé à celui des lignes américaines a peu de force, car le bureau de poste des États-Unis obtient un service de malle de nuit de ses principales branches de chemin de fer.

Il se peut que le Grand Tronc soit un chemin de fer soumis à une seule administration plus long qu'aucun autre chemin de fer américain; mais les administrations américaines combinent leurs expéditions de trains de telle sorte qu'elles établissent entr'elles une correspondance continue et régulière, ce qui fait que le résultat est le même. Par exemple, le département des postes des États-Unis peut expédier de Washington à Buffalo une malle continue, ce qui donne une distance de 678 milles, à peu près la même que de Québec à Sarnia, et peut de même l'acheminer de Buffalo à Chicago, sur 500 autres milles.

Il ne saurait y avoir de différence d'opinion sur l'importance d'une correspondance de trains, au moins sur la section du chemin de fer Grand Tronc comprise entre Québec, Montréal et Toronto.

Le Grand Tronc possède incontestablement le droit de prononcer *ex-cathedra* sur ce qui convient le mieux à la disposition la plus profitable pour lui de ses trains; néanmoins, je rappellerai, au sujet des preuves citées à l'appui de cette assertion,* que la compagnie a publié des documents où elle déclare que la disposition de ses trains à parcours suivi a produit de plus fortes recettes et entraîné moins de fret que lorsque l'arrangement des trains se faisait d'après le principe invoqué par le mémoire, c'est-à-dire, de jour seulement, et avec des solutions de continuité à différents endroits.

Quant au dernier paragraphe de la page 24, il est vrai que sans chercher à imposer ses volontés à la compagnie (sauf les cas ci-dessous,) le département a toujours cru de son devoir envers le public de faire des représentations au Grand Tronc lorsque la disposition de la marche de ses trains semblait être calculée de façon à nuire à la correspondance, et

*EXTRAIT DU RAPPORT SEMESTRIEL DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC, POUR LES SIX MOIS ECHUS LE 31 DECEMBRE 1864.

	SEMESTRE DE DECEMBRE 1862.	SEMESTRE DE DECEMBRE 1863.
	Époque à laquelle la compagnie prétendait que la disposition de ses trains avait pour but de favoriser son trafic et non le département des postes.	Trains de voyageurs expédiés tels qu'ils le sont aujourd'hui, et, au dire du Grand Tronc, expressément pour le service postal et non pour satisfaire aux besoins du trafic.
Parcours, milles.....	1,090	1,090
Nombre de voyageurs.....	453,926	529,723
Recettes des voyageurs.....	£127,180	£170,484
Recettes totales.....	£439,361	£477,838
Frais totaux.....	£332,563	£312,110
Proportion de frais ordinaires d'exploitation.....	59,768 pour cent.	57,56 pour cent.

Le rapport ajoute qu'en comparant l'année 1863 avec 1862, "les recettes des voyageurs montrent d'un autre côté une augmentation très satisfaisante." Le fait est que les trains de fret, que l'on ne reproche pas au département d'avoir dérangés, donnèrent moins de recettes, tandis que ceux des voyageurs que le mémoire reproche au département d'avoir presque ruiné pour répondre à ses besoins, produisirent dans cette état de ruine "une augmentation très-satisfaisante" dans les recettes et les profits du trafic de la compagnie.

surtout quand, moyennant de légères concessions ou modifications, ainsi que la chose a eu lieu plusieurs fois, il eut été facile de remédier au mal.

Chaque fois que dans les changements incessants de l'arrangement des trains du Grand Tronc qui ont eu lieu depuis 6 ou 7 ans (changements dont le département n'a jamais eu connaissance qu'après coup), l'expédition des trains se faisait à des heures assez commodes pour le transport des malles, le département l'a toujours acceptée en silence.

Il n'est que juste pour le gérant du Grand Tronc d'ajouter que jamais la transmission des malles s'est faite avec plus de régularité que durant les derniers 18 mois avec les arrangements existants.

Je ne crois pas à propos de rappeler ici les irrégularités de peu d'importance, telles que l'absence d'arrangements suffisants dans les chars pour les malles, etc., parce que je suis persuadé que ses irrégularités sont dues plutôt au manque de moyens à la disposition du gérant qu'à son peu de désir de mettre le service sur un pied convenable.

Les citations faites dans les pages 25, 26 et 27 de communications du département du bureau de poste, en date du 16 septembre, du 28 novembre et du 11 décembre 1862, [9] se plaignent de la mauvaise disposition des trains à cette époque et demandant des changements, — citations faites dans le but de prouver le contrôle que le département exerçait sur les trains, — pourraient avoir quelque force, si le mémoire avait pu établir que ces demandes du maître-général des postes avaient été agréées. Au contraire, il est avéré que la réponse de la compagnie du Grand Tronc à ces requisitions fut que la disposition des trains se réglait à la *propre convenance et non pour satisfaire les désirs du bureau de poste*, mais que cependant elle consentirait à ce qu'on lui demandait pourvu que le département donnât son assentiment au tarif réclamé par elle. Les trains continuèrent de marcher durant tout l'automne et l'hiver aux heures qui avaient soulevé les objections du département.

Ce passage suffit pour prouver la fausseté de l'allégation que les trains du Grand Tronc étaient expédiés de façon à satisfaire les besoins du bureau de poste.

Il est difficile de faire rapporter l'arrangement des trains effectué le 18 mai 1863, dont il est question à la page 8 du mémoire, avec les espérances que fit naître le bill d'arbitrage, lorsque ce bill, à raison de la défaveur avec laquelle il fut accueilli par la législature, ne dépassa pas sa première lecture qui eut lieu le 18 mars, et la session se termina le 12 mai 1863.

Les deux trains dont il est ici question n'avaient de parcours continu que jusqu'à Montréal seulement ; la correspondance de l'un de ces trains se faisait à Richmond avec un train de fret, et n'avait pas lieu pour l'autre jusqu'à Québec.

Depuis cette époque, néanmoins, certaines modifications faites à propos donnent à Québec un train de voyageurs à parcours non interrompu avec ceux de l'ouest depuis Toronto.

Le mémoire insiste de nouveau à dire que l'expédition des trains ordinaires se règle à la demande du département des postes ; j'ai déjà fait ample justice de cette assertion erronée.

L'observation faite à la page 29, sur la présence des commis du département dans les chars-poste, se trouve contredite par la lettre de M. Brydges, du 17 octobre 1862, qui dit que cette partie d'un char se trouvant à la disposition du département, il importait peu à la compagnie l'usage qu'on en faisait. Le risque de responsabilité en cas d'accidents aux commis de poste est si peu de chose que je doute qu'il s'élève à \$100 en 10 ans.

Ceci est de peu de conséquence ; car, lorsque le rapport du département de 1857 fit connaître le nombre des 40 commis de poste alors employés sur les chemins de fer, ce chiffre comprendrait les commis de poste voyageant *sur tous les chemins de fer*, dont 28 environ sur le Grand Tronc. Néanmoins, il est digne de remarque d'un bout à l'autre du mémoire, que l'auteur prend toutes les statistiques de chemin de fer données par le département comme entièrement applicables au Grand Tronc, et semble ignorer l'existence d'autres voies ferrées en Canada : ainsi, lorsque le maître-général des postes parle des 9/10 de la correspondance comme transmise par les chemins de fer, il ne veut pas dire, comme le prétend le Grand Tronc, que c'est là la proportion de ce dernier, puisqu'elle ne peut s'élever à pas plus de la moitié de ce chiffre environ.

Quant aux passes annuelles, elles sont nécessaires aux inspecteurs pour leur permettre de surveiller le service postal des chemins de fer, et il semble que la permission qui leur est donnée d'occuper toute autre place que celle à laquelle ils ont droit dans les chars-poste est

une question de pure politesse dont on pourrait tout aussi bien ne pas parler. Les trois autres passes sont de faveur, et je puis affirmer que sur ces trois, deux n'ont pas servi une seule fois durant les cinq dernières années.

Le département ne demande pas d'autres voyages gratuits dans les chemins de fer pour ses commis que ceux qu'il fait faire dans les chars-poste, et alors c'est un droit dont il jouit : mais jamais je n'ai demandé ni donné pour le département aucune autre passe, par suite de la ferme résolution où j'étais de me mettre en garde contre les réclamations que l'on ne manquera pas d'élever dans la suite du genre de celles-ci. Il se peut néanmoins, qu'aux stations intermédiaires la chose ait eu lieu quelquefois entre les officiers de la compagnie et du département, mais ça été une politesse faite aux seconds par les premiers et rien autre chose.

Les observations du dernier paragraphe de la page 29 qui se continuent à la page 30, 31 et 32, abordent enfin la question en litige, qui est de déterminer "*quelle est la valeur de l'espace occupé dans un char par le service de la malle-poste.*"

J'aurais assurément préféré ne rien dire du mémoire du Grand Tronc jusque là ; mais il m'a semblé que je ne pouvais me permettre de passer sous silence certains allégués qu'on voulait rapporter à la question ou établir comme faits et qui néanmoins se trouvent être autant d'inexactitudes. Je n'ai aucun doute que ce ne soient là des erreurs échappées à l'auteur par pure inadvertance ; mais, d'un autre côté, il me semble que c'eût été les reconnaître comme vérités de la part du département que de n'en pas parler du tout.

Les chiffres donnés par l'auteur du mémoire au sujet du trafic de voyageur, de fret et d'express sur un chemin de fer me paraissent très exagérés. En effet, il semble prétendre que le tarif des voyageurs donnait \$451 par mille de chemin de fer par année comme mesure du loyer d'un tiers de char pour un service postal de deux fois par jour si on le comparait avec le tarif du fret que donne \$451 par mille et avec les taux payés par les compagnies d'express aux chemins de *New-York Central et Michigan Central*, à savoir : \$274 par mille au premier et \$220 par mille au second.

[10] Quant à ce qui regarde la comparaison du tarif de voyageur, de fret et d'express avec celui du service postal, la question a été tellement bien vidée par l'honorable M. Mowat dans son rapport de 1863 que ce que je pourrais dire n'y ajouterait rien.

Je me permettrai, cependant, d'observer que si le Grand Tronc avait pu réellement expédier deux trains de voyageurs par jour aux recettes indiquées par les taux donnés dans son mémoire, il aurait pu se dispenser de faire autre chose et devenir l'une des exploitations les plus profitables qu'il y ait sur ce continent.

Les allégués du Grand Tronc au sujet des trains de voyageurs, ont toujours été assez vagues sur le tarif qu'il faudrait fixer pour leur faire donner une recette raisonnable ; il est bien vrai qu'il en a mentionné la recette réelle à 75 centins par mille parcouru, mais on ne sait trop si ce chiffre doit s'entendre des trains exclusivement de voyageurs ou à des trains mixtes et de fret. Il me semble, cependant, qu'il n'y aurait rien de plus facile à une administration de chemin de fer que de fournir une juste estimation du taux que le bureau de poste devrait payer en proportion de l'espace qu'il occupe dans un convoi de ce genre. Les deux principaux chemins de fer du Canada se sont toujours montrés disposés à expédier un train à raison de \$1 par mille ;* or, comme le bureau de poste occupe environ $\frac{1}{12}$ de char sur les trains ordinaires de ces chemins, il s'ensuit que cette proportion donnerait $8\frac{1}{2}$ centins par mille parcouru, comme tarif postal. Aussi, ne vois-je pas pourquoi un chemin de fer demanderait plus que ce taux, qu'une foule d'autres raisons, telles que la permanence du service, l'absence de tous frais et de tout risque dans le transport des malles, etc., devrait au contraire tendre à faire diminuer.

Si, d'un autre côté, l'on établit la comparaison avec le tarif du fret, on ne voit pas pourquoi le fret postal, occupant $\frac{1}{2}$ de char et n'entraînant aucun risque ni embarras pour la compagnie, devrait payer plus que le fret de même classe, quant aux frais et aux embarras incidents, en tenant compte cependant de telle augmentation, évaluée d'après le tarif régulier du fret de cette description, du coût relatif de l'expédition des trains de fret et de

* Le département ayant demandé pourquoi, puisqu'on lui fait payer un train spécial à \$1 le mille, lequel train transporte plus ou moins de voyageurs avec les malles, il n'aurait pas droit à cause de cela à une diminution sur ce tarif de \$1,—les chemins de fer ont répondu que les voyageurs, en ce cas, ne font rien gagner au chemin, parce qu'ils auraient tout de même pris un autre train et payé le même prix.

voyageurs, afin de représenter la valeur des avantages donnés au fret postal en le faisant passer sur des trains de voyageurs.* C'est là le principe qui servit à fixer le tarif de l'ordre en conseil du mois de septembre 1858, et je crois qu'avec ce mode il serait difficile de démontrer pourquoi le tarif postal du tiers d'un char ordinaire à voyageur devrait s'élever même à 8½ centins par mille parcouru, tel qu'indiqué par l'autre évaluation.

En ce qui se rapporte aux taux fixés par contrat entre les compagnies de l'*Express* et les deux chemins de fer des Etats-Unis, le mémoire se trompe de deux manières, d'abord en ne faisant pas connaître le droit que la permanence du service donne à l'*Express*,—ensuite, et ceci est plus important, en omettant d'indiquer le chiffre d'augmentation compris dans le tarif, pour ce que l'on pourrait appeler le droit de régate des chemins de fer sur le trafic de l'*Express*, et qui représente la part que les premiers réclament toujours dans les profits réalisés par ce dernier sur le fret léger dont le monopole de transport lui est abandonné.

Il va de soi que les chemins de fer s'engagent envers les compagnies d'*Express* de ne pas leur faire de concurrence sur les articles dont la transmission se fait d'ordinaire par ces dernières, et c'est en considération de cet engagement que les taux payés par l'*Express* atteignent un chiffre aussi élevé. M. Brydges a déclaré qu'en vertu d'un arrangement tout à fait défavorable pour le chemin de fer Grand Tronc, l'*Express* payait néanmoins une prime de \$40 par mille à part le double du tarif de fret de première classe : or, si tel est le cas, et si l'on tient compte de la condition des deux routes, le Grand Tronc et le *New-York Central*, il est évident que le tarif payé par l'*Express* au *New-York Central*,—cité par le mémoire,—doit comprendre une très grande proportion du tarif total payé comme l'équivalent du transport par l'*Express* de cette sorte de fret.

C'est sans doute l'augmentation due à cette cause qui élève le tarif de l'*Express* pour un poids dépassant un certain chiffre au-dessus du tarif du fret de 1ère classe, ainsi que l'observe le mémoire :—quand au chiffre exact de cette augmentation, il est impossible de s'en assurer, la chose n'étant pas exprimée spécialement dans les contrats de la compagnie avec l'*Express*.

Le mémoire continue en disant que, puisque le gouvernement canadien accorde aux paquebots transatlantiques du Canada une subvention postale de £44,000 stg., par année, pour le transport des malles en Angleterre, laquelle ligne de paquebots représente un capital de £750,000 stg., seulement, et obtient ainsi par sa subvention un intérêt de 6 pour cent sur cette somme, le gouvernement canadien devrait également payer au Grand Tronc un intérêt de 6 pour cent sur son capital à titre de tarif postal.

Continuons ce mode de raisonnement *à pari* :—puisque, ajoutons-nous, le gouvernement anglais paie à la ligne Cunard une subvention postale de £175,000 par année, pour le même objet, sur un capital disons du double de la compagnie canadienne, ce qui équivaut à 12 pour cent sur tout le capital,—il s'ensuit nécessairement que le tarif postal pour le transport par voie ferrée des malles du Royaume-Uni devra être égal à 12 pour cent du capital représenté par les chemins de fer du Royaume-Uni. Une telle proposition est elle assez extravagante ?

[11] Le département des postes ne retire aucun profit du transport des malles à travers l'océan qu'elles soient canadiennes ou américaines, entre Portland et la frontière. Quant aux trains spéciaux que le mémoire cite comme étant dépêchés à l'arrivée ou au départ des paquebots à Portland ou à Québec, l'auteur aurait dû ne pas omettre de dire que le Grand Tronc se fait payer ces trains spéciaux à \$1 le mille et que tous les comptes à cet égard qui ont été présentés au département ont été soldés sans réduction aucune.

Il semble au moins extraordinaire de voir le Grand Tronc se faire un grief de l'expédition de ces trains quand il en retire le paiement qu'il a lui-même demandé, et surtout de le voir omettre ce dernier fait.

Le département des postes paie encore aujourd'hui une piastre par mille pour le train régulier hebdomadaire qui transporte les voyageurs et la malle de Montréal à Portland pour les paquebots du samedi.

Après avoir ainsi passé en revue le mémoire du Grand Tronc du 16 courant, au sujet de ses réclamations et prétentions particulières, je prendrais la liberté d'exprimer mon opi-

* La vitesse des trains de voyageurs du chemin de fer Grand Tronc est d'environ 21 milles à l'heure y compris les arrêts.

nion sur la question générale de déterminer un mode équitable de rémunération pour la place prise dans un char pour la transmission des malles, en disant qu'entre tous les moyens d'en arriver à constater ce que doit être ce tarif, le meilleur consiste à étudier qui est généralement adopté dans les contrats passés volontairement entre les compagnies de chemin de fer et les particuliers pour transport de fret.

Il semble impossible d'obtenir des faits sur lesquels on puisse fonder une entente probable en ce qui se rapporte aux recettes du trafic des voyageurs. Une compagnie expédie ses convois sans savoir si le trafic des voyageurs qui aura lieu sur leurs parcours sera profitable ou non, et celle du Grand Tronc ne voudrait certainement pas que la moyenne des recettes réelles d'un train de voyageurs sur sa ligne servit de base certaine pour déterminer cette classe de ses profits. La chose n'est pas du tout la même quant au fret; car la compagnie peut alors très bien être tenue aux taux de fret qu'elle fixe elle-même dans les contrats dont il vient d'être question avant d'entreprendre les transports qu'on lui propose.

Le taux du service postal devrait avoir la forme d'un tarif calculé à tant par mille parcouru pour l'appropriation à l'usage du bureau de poste de l'espace dont il a besoin sur les convois ordinaires de voyageurs; ce tarif comprendrait la spécification de l'espace, tant de pieds sur la longueur du char par toute la largeur, et stipulerait, qu'en cas de besoin de plus ou de moins de place que prendrait le service, le taux augmenterait ou diminuerait en proportion.

Pour être complet, le tarif devrait (de même que l'ordre en conseil de septembre 1858, qui demeure à cet égard en force pour tous les chemins de fer) décréter en outre le paiement d'un certain taux par quintal par mille parcouru pour les malles transmises aux soins des employés d'une compagnie de chemin de fer, absolument comme bagage ordinaire et sans place spéciale.

Le département n'a pas cru devoir confier aux administrations de chemins de fer ce que l'on appelle service supplémentaire, tel que le transport des malles par les diligences, par des courriers à cheval ou à pied, entre les stations des chemins de fer et les bureaux de poste voisins. Il préfère garder son contrôle direct sur l'exécution de ce service ordinaire de la malle fait par contrat.

Le maître-général des postes me prie de vous demander de vouloir bien permettre au département de faire, dans le cours de l'enquête, telles autres observations sur cette question ou sur les autres assertions que les chemins de fer pourront faire devant la commission, qu'il lui paraîtra juste pour le département de communiquer aux commissaires.

W. H. GRIFFIN,
Asst. M. G. des P.

Département des Postes,
Québec, 30 janvier 1865.

DÉPARTEMENT DES POSTES.

Québec, ce 4 février 1865.

MONSIEUR,—A l'égard de quelques observations faites par les commissaires cette après-midi, allant à dire que l'effet obligatoire de l'ordre en conseil du 18 septembre 1858 avait été mis en question par les chemins de fer, parce que le gouverneur en conseil, en passant cet ordre, avait agi en sa capacité judiciaire, les administrations de chemins de fer auraient dû être mises en état de faire valoir leurs réclamations, que la chose leur avait été refusée, et que, par conséquent, la décision de l'ordre en conseil avait été mûrie sans s'être enquis au préalable, du mérite de leur cause. Je prendrai la liberté de dire que cette prétention est tellement en contradiction avec ce que je sais de la chose et avec ce qui me paraît être les faits fondamentaux de la question, qu'il ne m'est pas même venu à l'esprit qu'on pourrait l'émettre. Si, comme les commissaires semblent le croire, quelque passage du mémoire du Grand Tronc du 16 ultimo, comporte une telle signification, la chose n'a échappé à mon attention que pour cette raison.

Je me contenterai d'observer, au sujet de la capacité en laquelle le gouverneur en conseil agissait en passant l'ordre en conseil du 18 septembre 1858, que l'intention évidente

de la législature, dans les clauses de la loi des chemins de fer qui se rapportent aux tarifs futurs des compagnies, a été d'assurer autant que possible à toute personne se servant d'un chemin de fer des avantages égaux quant au transport à circonstances égales et à des taux égaux, et d'empêcher le chemin de fer de profiter de son monopole de transport d'une façon injuste en exigeant davantage de telle ou telle classe de particuliers;—à cet effet le pouvoir de faire exécuter ce principe fut confié par la loi au gouverneur en conseil.

Quant aux voyageurs ou au fret, nul tarif ne pouvait être imposé sur un chemin de fer sans avoir reçu préalablement la sanction du gouverneur en conseil, de même qu'au gouverneur en conseil fut déferé le pouvoir de diminuer, d'une manière absolue et suivant qu'il le juge à propos, l'échelle des taux proposée par la compagnie.

Quant aux malles, la loi déclare que les malles de Sa Majesté devront en tout temps, sur réquisition du maître-général des postes de Sa Majesté en cette province, être transportées sur les chemins de fer "à tels termes et conditions et suivant tels règlements que le gouverneur en conseil pourra prescrire." On le voit, cette clause ne dit pas, comme pour le fret et les voyageurs, que les chemins de fer seront soumis à tel tarif qu'ils pourront proposer, mais elle déclare au contraire que le gouverneur en conseil fixera à quels termes, conditions et règlements les malles devront être transportées par les chemins de fer.

On a donc dû présumer qu'en exerçant ce pouvoir le gouverneur en conseil ne ferait que ce qu'il avait droit de faire; c'est pourquoi le privilège donné aux chemins de fer de soumettre à la sanction du gouverneur en conseil leur tarif de voyageurs et de fret fut expressément mis de côté pour les malles, et le droit du gouverneur en conseil de donner force de loi aux tarifs mentionnés dans l'ordre en conseil du 18 septembre 1858, ne se trouve par conséquent pas affaibli par suite d'informalités dans la procédure préliminaire qui n'est nullement prévue par la loi, en autant qu'on peut le voir.

Bien plus, non-seulement les chemins de fer ont eu la facilité de faire valoir leurs réclamations auprès du gouvernement avant le mois de septembre 1858, mais les discussions qu'eurent lieu entre le département des postes de la part du gouvernement et les chemins de fer au sujet du tarif postal furent longues et fréquentes, et ce ne fut qu'après avoir tout épuisé pour en venir à un entendement avec les principaux chemins de fer que la question fut déferée au gouverneur en conseil comme impossible à régler et que ce dernier se prévalut du droit que lui donnait le statut de fixer le tarif postal.

L'acte des bureaux de poste autorise le maître-général des postes (statut refondu p. 369) à s'entendre avec les chemins de fer pour le transport des malles, mais celui-ci eut préféré de beaucoup agir d'après cette loi et convenir avec les administrations de chemins de fer du tarif postal auquel elles auraient eu droit.

Dans ses discussions avec les compagnies de chemins de fer, le département prétendit de prime abord, que le gouvernement ne devait pas être tenu de payer plus pour l'espace que prenaient les malles dans un convoi que ces dernières auraient exigé d'un simple particulier [2]; c'est ce dont ne voulurent jamais convenir avec les administrations du Grand Tronc et du Grand Occidental, pas plus qu'elles ne consentirent à régler la question d'après la comparaison du tarif de leur trafic ordinaire, ou leurs recettes. Elles ne cessèrent de soutenir que le service du transport des malles était trop important pour le département pour être assimilé de cette façon, et sans s'occuper de savoir si la valeur du service était basée sur les frais qu'il occasionnait, déclarèrent qu'elles ne seraient satisfaites que du prix qu'elles indiquaient pour l'usage des trains de trafic ordinaire dont pourrait s'accommoder le département.

Ces discussions prises, puis quittées, puis reprises encore, durèrent quatre ans sans en venir à aucune solution définitive.

Le département n'a cessé de maintenir que le point de vue où se plaçaient les administrations de chemins de fer était faux, et qu'elles pouvaient tout aussi bien demander \$500 par mille par année que \$100 ou \$110; mais elles refusèrent de le reconnaître et réduisirent leur demande à \$110 par mille par année pour le Grand Tronc et \$100 pour le Grand Occidental.

Les chemins de fer ayant refusé leur concours pour aider à rechercher quel devait être le tarif postal d'après le seul mode qui parut au département pouvoir fournir un résultat équitable pour l'une et l'autre partie, le département dut faire seul ses calculs d'après les renseignements qu'il put recueillir.

Voici les principales données sur lesquelles il basa son estimation :—

Et d'abord, ce furent les taux alors en force sur le Grand Occidental plutôt que ceux du Grand Tronc qui lui servirent de point de départ, à raison de leur chiffre plus élevé et par conséquent moins sujets à objection, et parce que le Grand Occidental était regardé à cette époque comme un chemin dont le tarif donnait de bonnes recettes.

On découvrit que le Grand Occidental avait accepté du gouvernement des Etats-Unis un contrat pour le transport des malles, en vertu duquel il donnait à celles-ci à peu près le même espace dans un char que le gouvernement canadien désirait avoir, et que le tarif payé par les Etats-Unis pour ce service était de \$30 par mille par année.

On découvrit, en outre, que le même chemin de fer louait des chars pour le transport de bestiaux de Détroit au Pont Suspendu, lequel transport exige une grande vitesse, entraîne beaucoup de risques et laisse les chars vides à leur retour, à un taux qui, par suite du dernier désavantage, ne s'élevait pas à plus de \$20 par mille de chemin de fer par année, pour le tiers d'un char, voyage quotidien de jour, aller et retour.

On découvrit encore, du moins autant qu'on put se former un jugement d'après les renseignements qu'on réussit à se procurer, que la compagnie de l'*Express* ne payait pas plus de \$30 à \$35 par mille de chemin de fer par année, exactement pour le même espace donné au bureau de poste.

En présence de tous ces faits, le département en vint à la conclusion que le taux de \$35 environ par mille par année pour le tiers d'un char serait une rémunération équitable, en tenant compte de 75 pour cent pour prix de l'avantage donné au bureau de poste du transport fait sur un convoi de voyageurs au lieu d'un convoi de marchandises.

Tels sont les faits qui furent mis sous les yeux du gouverneur en conseil.

Le maître-général des postes fit rapport au conseil le 18 juin 1858 :

1° Que le département et les chemins de fer n'avaient pu s'entendre pour fixer le taux auquel les malles devaient être transportées ;

2° Que le Grand Tronc avait indiqué \$110 par mille par année et le Grand Occidental \$100 comme les taux qu'ils demandaient chacun pour donner au département des postes l'usage de leurs convois ordinaires, sans rien spécifier et sans laisser au département aucune espèce de contrôle sur le nombre des trains, les heures de départ et le choix des stations intermédiaires.

3° Que le département n'avait pas accepté ces conditions par suite de l'élévation du prix demandé par les chemins de fer en proportion du service exigé.

4° Que le département, à l'aide des renseignements qu'il avait pu recueillir, en était venu à la conclusion que le taux de \$30 par année pour le louage d'un tiers d'un char ordinaire de train quotidien, de jour, en chaque sens, et celui [3] de \$40 pour les trains de nuit, équivalant à une moyenne de \$35 par mille pour les voies ferrées du Grand Tronc et du Grand Occidental, était un prix suffisant et équitable.

5° Que, vu ces circonstances, il était désirable d'exercer le pouvoir conféré au gouverneur en conseil par la loi de fixer le taux de rémunération à payer aux chemins de fer pour le transport des malles.

La question resta trois mois pendante devant le conseil exécutif, et pendant ce temps la compagnie du Grand Tronc constate que son président qui était membre du conseil combattit l'adoption des taux recommandés par le maître-général des postes.

Enfin, le 18 septembre 1858, le gouverneur en conseil passa l'ordre dont il a été tant de fois question, et qui rejetait les taux demandés par les compagnies des chemins de fer et adoptait ceux du maître-général des postes.

Il ne fut fait aucun secret de cet ordre qui devint immédiatement la base de tous les paiements qui furent faits aux chemins de fer et fut produit par le département comme le mode d'après lequel il devait régler ses paiements aux chemins de fer, et qui fut publié dans les comptes du bureau de poste de cette année.

Les chemins de fer, dans les discussions qui ont eu lieu depuis le mois de septembre 1858, n'ont cessé de protester contre l'insuffisance des taux de l'ordre en conseil, mais jamais je n'ai entendu dire qu'ils aient essayé d'attaquer l'exactitude des données sur lesquelles ils avaient été basés, à savoir :—

Que le Grand Occidental n'était pas en contrat avec le bureau de poste des Etats-Unis à \$30 le mille ;

Que le Grand Occidental *ne* louait *pas* ses chars au taux indiqué pour l'espèce de transport susdit ;

Que le Grand Tronc *ne* louait *pas* ses chars à des taux de fret moins élevés ;

Que la réduction faite à raison du retour à vide des chars *était trop élevée* ;

Que l'augmentation de 75 pour cent faite au taux de fret pour le changement de convoi de fret en celui de voyageurs *était trop faible* ;

Enfin que le taux payé par la compagnie d'express pour le louage d'un certain espace de char *était plus élevé* que la somme totale le permettait.

En 1863, cependant, le gouvernement pressé par les plaintes tant de fois réitérées du Grand Tronc, et en considération probablement de ce qui avait été déjà fait pour rouvrir la question, consentit à entrer de nouveau dans l'étude de l'affaire, et, après avoir entendu tout ce que cette compagnie avait à dire (en comité du conseil exécutif avait été nommé pour conférer de la question avec les représentants de la compagnie), et pris connaissance d'un rapport très élaboré de l'honorable M. Mowat, alors maître-général des postes, rendit un arrêt du conseil en date du 12 août 1863, d'après lequel la rémunération postale payable au Grand Tronc devait être comme suit, savoir :—

Soixante piastres par mille de chemin de fer par année, pour un service quotidien, aller et retour, par les trains express ordinaires de voyageurs, fait par un char-poste, sur aucune partie de la ligne entre Québec et Toronto, et \$40 par mille pour un second service quotidien par aucune espèce de trains sur aucune partie de la ligne à l'ouest de Québec.

L'effet de cet ordre fut de donner sur 872 milles de chemin de fer couverts par le premier service quotidien, à \$60 par année.

545,872 milles parcourus.....	\$52,320
-------------------------------	----------

Sur les 460 milles de chemin de fer couverts par le second service quotidien	
---	--

287,960 à \$40 le mille.....	\$18,400
------------------------------	----------

833,832 milles parcourus.....	\$70,720
-------------------------------	----------

ou 8½ centins comme moyenne de taux par mille parcouru.

Malgré cette augmentation considérable et l'excellente occasion qu'il avait eue de faire valoir ses réclamations, le Grand Tronc n'en protesta pas moins avec autant de véhémence contre l'arrêt en conseil du mois d'août 1863, que contre celui de septembre 1858.

Je n'ai pas insisté dans le mémoire du bureau de poste du 30 ultimo, sur la comparaison entre le tarif postal de chemin de fer et celui des compagnies d'*Express*, par suite des difficultés que j'ai eues à vaincre pour obtenir des renseignements certains sur les prix effectivement payés par les compagnies d'*Express* pour l'espace qu'elles occupent dans les trains :—mais si [4] les commissaires peuvent, au moyen d'interrogatoires sous serment, se renseigner à ce sujet, je n'ai pas le moindre doute que cela ne leur soit d'un grand secours pour se former une idée de la question du tarif postal. En effet, les deux services, par rapport aux chemins de fer, sont en Canada absolument les mêmes à plusieurs égards tels que l'espace de char occupé, l'usage des trains de voyageurs, la charge de surveillance, etc.

La difficulté vient de ce que, outre la communauté de certains détails, les arrangements des compagnies d'*Express* avec les chemins de fer produisent une espèce d'avantages qui doit entrer pour beaucoup dans la fixation de leur tarif, mais qui n'a jamais été évaluée ou constatée à part dans les renseignements que l'on a pu recueillir sur les conventions entre les deux parties.

Je crois qu'on peut évaluer approximativement de la manière suivante le tarif imposé au public par l'*Express* :

Taux moyen de factage, salaires de messagers, surintendance, etc....	\$45 pour cent.
--	-----------------

Taux moyen de transport par chemin de fer, louage de char, etc.....	10 “
---	------

Marge des risques, profits, etc , etc.....	45 “
--	------

100

Sans compter que le montant payé par l'*Express* aux chemins de fer, à part l'estimation de 10 pour cent pour loyer de char, comprend encore 15 pour cent comme part des chemins

de fer dans les bénéfices généraux réalisés par les compagnies d'*Express* à titre de compensation pour abandon sans restriction et avec assurance de non concurrence à ces dernières du transport des paquets légers, etc.

Cette estimation donnerait donc 25 pour cent aux chemins de fer sur les tarifs bruts imposés aux compagnies d'*Express*. On m'a informé que cette proportion était d'un tiers lorsque commencèrent les opérations de factage de ces compagnies.

Il a été dit que ce surplus 15 pour cent, ou que ce montant quelqu'il soit, représente autant la recette de l'espace occupé dans le char par l'*Express*, que les premiers 10 pour cent évalués comme loyer réel de cet espace, et que cette proportion de 25 pour cent n'est pas plus que le chiffre de ce que vaut le loyer du char à cette fin ou *pour tout autre usage*. Mais ce raisonnement ne tient pas compte de ce que le chemin de fer ne saurait gagner ce surplus de 15 pour cent lui-même sans se charger en même temps des obligations de factage, etc., que s'imposent les compagnies d'*Express* dans ce genre d'affaires.

D'un autre côté, si le chemin de fer ne donnait pas aux compagnies d'*Express* quelque chose de plus que l'espace spécifié de char et les profits qu'elles peuvent en tirer, il pourrait encore chercher à gagner ces 15 pour cent sur quelque autre partie du train.

Mais, il est bien établi que l'obligation du chemin de fer de ne pas le faire ainsi que l'assurance de non-concurrence que cette obligation donne aux compagnies d'*Express*, constituent pour celles-ci la plus importante partie peut-être de toute l'affaire.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

W. H. GRIFFIN,
Assis. M. G. des Poste

A l'honorable

W. H. BLAKE,

Etc., etc., etc.

Commission du service postal des chemins de fer.

APPENDICE No. 2.

PROCÈS-VERBAUX

DES

INTERROGATOIRES.

22 FÉVRIER 1865.

C. J. BRYDGES, écuyer, directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, prête serment et est examiné.

PAR LE PRÉSIDENT :—

1. Êtes-vous le directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc ?

Oui.

2. Est-ce un chemin à une seule voie ?

Oui.

3. Seriez vous obligé, dans l'état actuel du trafic, de tenir la voie ouverte durant la nuit ?

Ce ne serait pas une nécessité, à moins d'être obligés d'expédier des trains de voyageurs de nuit.

4. Depuis l'ouverture du chemin, avez-vous toujours expédié des trains de fret de nuit ?

Il y en a toujours eu, plus ou moins, sur quelques parties de la ligne depuis que je suis fonctionnaire de la compagnie.

5. Combien expédiez-vous de trains de fret à l'heure qu'il est ?

Il n'y en a qu'un de Sarnia à Toronto, qui part de Sarnia à 7.30 P. M. et arrive à Toronto à 11 A. M. le lendemain. De Toronto à Sarnia, il y en a deux, l'un de 8.15 P. M. arrivant le lendemain à 11.35, et l'autre à 10.10 P. M. et arrivant à 3 P. M. De Montréal à Toronto, il y en a 3, l'un à 2, l'autre à 5.45, et le troisième à 11.30 P. M., arrivant à Montréal la nuit suivante et le lendemain. D'après les tableaux actuels de la compagnie, il y aura 12 trains de fret de nuit sur le chemin entre Toronto et Montréal. Entre Montréal et Québec il n'y a pas en ce moment de train de fret de nuit, et, n'était le convoi des voyageurs, le chemin serait fermé la nuit.

6. Les trains de nuit entre Montréal et Québec sont-ils exclusivement des trains de voyageurs ?

Oui.

7. Les trains actuels entre Québec et la Rivière-du-Loup sont-ils tous des trains mixtes ?

Oui, et de jour exclusivement.

8. Depuis combien de temps êtes-vous directeur-gérant ?

Depuis près de trois ans.

9. Indiquez la marche des trains entre Toronto et Québec depuis votre entrée en fonctions ?

EN JANVIER 1863 ET ANTÉRIEUREMENT.

Départ de Toronto.....	7.30 A. M.	
Arrivée à Montréal.....	11.40 P. M.	
Départ de Montréal.....	7.30 A. M.	
Arrivée à Québec.....	4.00 P. M.	
—————		
Départ de Québec.....	11.30 A. M.	
Arrivée à Montréal.....	8.45 P. M.	
Départ de Montréal.....	8.15 A. M.	
Arrivée à Toronto.....	12.30 A. M.	

EN MAI 1863 ET ANTÉRIEUREMENT.

Départ de Toronto.....	6.30 A. M.	5.30 P. M.
Arrivée à Montréal.....	10.30 P. M.	9.30 A. M.
Départ de Montréal.....	10.10 P. M.	2.00 P. M.
Arrivée à Québec.....	8.05 A. M.	
Arrivée à Island Pond.....	5.15 A. M.	9.45 P. M.
—————		
Départ de Island Pond.....	6.00 A. M.	10.00 P. M.
Départ de Québec.....		7.30 P. M.
Arrivée à Montréal.....	1.30 P. M.	6.45 A. M.
Départ de Montréal.....	8.15 P. M.	8.00 A. M.
Arrivée à Toronto.....	12.50 P. M.	12.00 P. M.

10. Faites connaître les recettes par mille des trains de voyageurs, d'après le dernier compte-rendu semi-annuel?

Je ne le puis, parce qu'il m'est impossible de dire quelle est la proportion des voyageurs qui passent sur les trains mixtes.

11. Serait-il difficile de le savoir au moyen d'un rapport à cet effet?

Non; on n'aurait qu'à faire tenir un compte spécial des voyageurs par les trains mixtes.

12. Avez-vous, dans votre bureau, les moyens de faire ces calculs pour le passé?

Non.

13. En divisant les recettes des trains mixtes, ainsi que vous le suggérez, et en accordant un tiers pour les voyageurs et deux tiers pour le fret, quelle serait la moyenne de chacune de ces recettes sur les trains de voyageurs et de fret par mille?

Par les trains de voyageurs, elle serait d'environ \$1.12 par mille, et de \$1.44 environ sur les trains de fret.

14. C'est là le calcul le plus approximatif que vous pouvez donner à ce sujet?

Oui.

15. Quelle est la moyenne totale des frais d'un train par mille d'après le dernier compte-rendu annuel?

D'environ 86 centins par mille parcouru, en y comprenant les réparations et travaux de restauration sur la voie permanente, et d'à peu près 78 centins, ces items non compris.

16. Pouvez-vous indiquer séparément les recettes nettes des trains de voyageurs, de fret et les trains mixtes?

Je ne le puis que d'une manière approximative et en faisant la division comme ci-dessus. D'après cette division, les recettes nettes des trains de voyageurs seraient d'environ 26 centins par mille et de 58 centins environ pour les trains de fret. Ce calcul n'est pas absolument exact et n'est qu'approximatif.

17. Est-ce que la moyenne des frais de traction indiquée ci-dessus par vous, comprend les frais des employés de nuit?

Oui, toute espèce de frais.

18. Avez-vous un personnel distinct pour le jour et pour la nuit?

Oui, là où passent les trains de nuit, nous avons un personnel spécial.

19. Vous coûte-t-il plus cher que celui de jour?

Non, le service se fait à la semaine à tour de rôle. Nous avons un personnel de nuit à presque toutes les stations entre Québec et Sarnia.

20. Indiquez la moyenne des frais de locomotive, par mille parcouru, d'après votre dernier compte-rendu semi-annuel ?

Vingt-sept centins par mille environ.

21. Ces frais sont-ils plus élevés pour les trains de fret que pour ceux des voyageurs ?

Je ne pense pas que cela ait lieu en ce pays.

22. C'est ce que déclare cependant le major Harness dans son interrogatoire devant le comité de la Chambre des Communes de 1854.

Je ne crois pas que les calculs du major fussent exacts en ce pays, par suite de la différence du climat, etc. La moyenne que j'ai indiquée s'applique à peu près aux deux espèces de convois.

23. Quelle est la moyenne des chars dans un train de voyageurs ?

Cinq, dont trois de voyageurs, un char-poste et un char à bagages. L'espace laissé dans les chars-poste ne suffisant pas aux bagages entre Montréal et Toronto, on est obligé d'y ajouter un char à bagages.

24. Quelle est la moyenne de pesanteur d'un char à voyageurs et d'un char-poste ?

C'est à peu près la même, environ 3000 lbs. chacun ; je pourrai vous donner ces chiffres plus exactement.

25. Quelle est la vitesse moyenne d'un train de voyageurs ?

Elle varie suivant que c'est l'hiver ou l'été. Elle est d'environ 24 milles à l'heure en été, et de 21 en hiver, en y comprenant les arrêts.

26. Comme les trains sont formés maintenant, il n'y a rien en sus du char-poste qui empêche votre marche avec la vitesse que vous venez d'indiquer ?

Non.

27. Existe-t-il une différence de frais dans le service du jour et celui de la nuit, là où la voie se trouve nécessairement ouverte de nuit ?

Oui ; il y a l'éclairage et le chauffage ; plus de risques d'accidents, et les signaux doivent être allumés.

28. La voie se trouvant ouverte la nuit pour le roulage du fret, les dépenses d'un train de voyageurs y seraient-elles plus élevées que dans le jour ?

Oui ; les stations doivent être ouvertes, éclairées et chauffées, ce qui n'est pas nécessaire pour les trains de fret.

29. Peavez-vous indiquer dans quelle proportion a lieu ce surcroît ?

Non, je n'ai fait aucun calcul à ce sujet.

30. M. Rowland Hill exprime cependant une opinion différente dans sa réponse 4165, à savoir : " Non ; la différence n'est pas essentielle, à moins que la ligne ne fut fermée la nuit, et que le maître-général des postes n'exigeât un train de nuit. Il faudrait alors mettre la police de nuit sur pied et encourir les autres dépenses."

Je diffère d'opinion avec lui.

31. M. Allport, gérant du chemin de fer Midland, dans sa réponse à la question 3321, attribue ce surcroît de frais à l'élévation des gages du personnel de nuit.

Vu les conditions de ce pays, je diffère d'opinion avec lui.

32. Vous parlez dans votre mémoire du prix élevé que reçoit le chemin de fer *Great Southern and Western* en Irlande pour le service postal, et l'attribuez à l'absence d'un service de voyageurs comparativement aussi élevé :—pensez-vous que ce soit là la principale cause ?

C'est là une grande raison, quoique ce ne soit pas la principale.

33. Quelle est, suivant vous, cette raison principale ?

Je ne saurais deviner les motifs qui ont guidé l'arbitre dans sa décision.

34. Dans sa réponse à la question 3079, le capitaine Huish dit :—"Je puis facilement faire connaître la raison de l'élévation de ce tarif. La ligne est ouverte depuis cinq heures du soir à neuf heures du matin pour le service des postes."—Croyez-vous que ce soit la véritable explication de la subvention élevée du chemin de fer *Great Southern and Western* ?

Je crois qu'elle est exacte et explique la chose, de même que le petit nombre des voyageurs, ainsi que je l'ai dit.

35. Savez-vous ce que le même chemin de fer reçoit pour le transport des malles de jour ?

Un chelin par mille.

36. Est-ce qu'à l'époque de l'enquête tenue par un comité des communes en 1854, la plupart des chemins de fer n'étaient pas fermés durant la nuit ?

Oui, je le crois ;—mais les chemins de fer Irlandais servent aujourd'hui la nuit au roulage du fret, et cependant le tarif postal n'a pas diminué.

37. Savez-vous si le même service se faisait par d'autres chemins de fer à la même époque pour un prix moindre ?

Je n'en sais rien.

38. Je crois qu'on n'a pas eu de difficultés en Angleterre pour déterminer le tarif du transport des malles par les trains ordinaires d'un chemin de fer ?

Pas autant que pour les trains à ordre ; d'ordinaire le Bureau de poste et les compagnies s'entendent assez facilement pour le transport des malles par les trains ordinaires.

39. Dans sa réponse à la question No. 3913 (comité de 1854-5), M. Page dit :—“ Je ne sache pas un cas où il nous ait fallu en référer à des arbitres pour fixer le taux à payer à une compagnie pour l'usage de ses trains, ” cela est-il conforme à l'expérience que vous avez de la chose ?

Oui, je le pense.

40. Lorsque le Bureau de poste se sert des trains ordinaires d'une compagnie en Angleterre, le tarif est, je crois, très-bas ?

Il varie, mais il est peu élevé dans plusieurs cas. Je ne connais pas un seul cas en Angleterre où il y ait eu une convention entre les postes et un chemin de fer pour le transport des malles par les trains ordinaires, sans qu'on ait stipulé en même temps le service d'un train de nuit aux heures voulues par l'administration des postes quand il n'était pas de toutes les nuits.

41. Dans sa réponse à la question 92 (comité de 1855), Sir Rowland Hill dit :—“ Nous payons à cette compagnie six deniers par mille pour un service que l'on ferait effectuer en Angleterre pour environ trois deniers, ”—dois-je en conclure que le tarif de l'usage en Angleterre d'un train ordinaire par les postes est de trois deniers par mille ?

Je trouve en jetant un coup d'œil sur un rapport d'un comité spécial des communes en 1854, que le taux de paiement est de deux à dix deniers, et comprend le transport des malles closes dans le char des employés de la compagnie de chemin de fer, à leurs soins, et n'a nullement trait au transport des malles dans un char spécial accompagnées de commis des postes.

42. La difficulté de déterminer ce tarif à surtout lieu là où les trains sont aux ordres du Bureau de poste, c'est-à-dire sont expédiés spécialement pour les fins postales ?

Oui.

43. Est-ce qu'avant l'arrêt en conseil du mois d'août 1863, il n'y avait aucun arrêt en conseil se rattachant à l'expédition des trains du Grand Tronc ?

Non ;—avant cette époque, nous étions dans l'habitude d'expédier nos trains aux heures convenables au département des postes.

44. Voulez-vous nous communiquer vos tableaux de la marche des trains depuis le mois de septembre 1858 au mois d'août 1863 ?

Je ne le puis ; on ne les a pas conservés.

45. La première communication du département des postes à la compagnie porte la date du 28 août 1862 :—pourriez-vous citer aucun changement d'heures de départ des convois avant cette époque dans le but de se conformer aux désirs du département ?

Je ne le puis, n'ayant eu aucun rapport avec la compagnie avant le mois de mars 1862.

46. Pouvez-vous indiquer les changements de trains qui furent faits en conformité à cette lettre ?

Les trains continuèrent de marcher aux heures ordinaires jusqu'aux arrangements du mois de mai 1863 ; jusque là on ne s'était guère occupé de se conformer aux vœux du département.

47. Vous vous appuyez dans notre mémoire, page 26, sur une lettre de l'assistant-maître-général des postes du 11 décembre 1862, demandant à la compagnie d'expédier ses trains plus en conformité aux besoins du public ;—mais, la compagnie ne refusa-t-elle pas de le faire ?

Oui, à moins d'être payée.

48. Quand avez-vous fait quelques changements pour vous conformer aux désirs du département des postes ?

En mai 1863.

49. Les changements du mois de mai 1863 furent-ils faits à la suite d'une demande du département des postes ?

Non, ce ne fut pas à la suite d'une demande par écrit, mais après de fréquentes entrevues entre le maître-général des postes, M. Foley, le chef du gouvernement, M. Sandfield Macdonald et moi-même. Ils prétendaient que le département des postes avait le droit d'exiger que la marche des trains fût d'accord avec les besoins du service, tandis que de mon côté, je me montrais prêt à le faire moyennant un paiement raisonnable. Enfin, je consentis à mettre en force les tableaux du mois de mai 1863, sur la promesse qu'ils me firent que la question de paiement serait réglée sans délai.

50. Il n'y avait eu jusqu'alors aucun arrêt en conseil ni demande écrite requérant la compagnie de changer la marche de ses trains ?

Non.

51. Quand les trains furent-ils changés ?

Le 18 mai 1863.

52. En quoi consistait ce changement ?

Il consista à expédier un train de nuit entre Montréal et Québec, aller et retour, en correspondance avec les trains de jour entre Toronto et Montréal, et un autre train semblable entre Toronto et Montréal, aller et retour.

53. Le changement fait le 18 mai 1863 existe-t-il encore ?

Oui ; il n'y eut aucun changement par suite de l'arrêt en conseil du mois d'août 1863.

54. Voulez-vous dire que ces changements n'eussent pas été faits, si ce n'eût été des promesses que vous reçûtes en avril ou mai 1863 ?

Certainement.

55. Jugeâtes-vous ces changements profitables ou non à la compagnie ?

Très-peu profitables, et je ne les eusse pas effectués, si ce n'eût été en considération des demandes et des promesses du gouvernement.

56. Vous pensez que des trains de Toronto à Québec, interrompus à Montréal pour la nuit, répondraient autant qu'aujourd'hui aux exigences du transport des voyageurs ?

Sans doute, si je n'en étais empêché par le service postal, je n'expédierais que des trains de jour entre Toronto et Montréal et entre Montréal et Québec.

57. Vos recettes du service des voyageurs se sont considérablement accrues depuis votre entrée en fonctions ?

Oui ; le nombre des voyageurs pour le semestre de juin 1862 était de 331,277, pour celui de 1864 il s'est élevé à 523,234.

58. Pouvez-vous indiquer la proportion des voyageurs de parcours total et de parcours partiel ?

L'accroissement des premiers a été d'environ 43,000, et d'environ 147,000 pour les derniers.

59. Ne pensez-vous pas qu'un changement dans le système suivi entre les mois de janvier et mai 1863 ferait du tort à un trafic de voyageurs aussi considérable que celui que vous venez de mentionner ?

Non, je ferais ce changement demain si je n'étais empêché par le département des postes.

60. Avez-vous effectué quelque changement dans les trains à l'ouest de Toronto d'accord avec les demandes du maître-général des postes et de M. Macdonald en mai 1863 ?

Oui, par un double service entre Toronto et Sarnia pour correspondre avec celui de Toronto et Montréal.

61. Ce changement n'eut-il pour but que de satisfaire le département ?

Pas uniquement.

62. N'eût été la demande des autorités postales, eussiez-vous effectué ce changement pour répondre aux besoins de votre trafic de voyageurs ?

Il n'eût pas été aussi considérable.

63. Vous affirmez que ce fut à la demande du maître-général des postes et de M. Macdonald que fut fait le changement qui s'appliquait à la marche des trains à l'ouest, comme à l'est de Toronto ?

Oui.

64. Savez-vous s'il y avait un double service sur le Grand Tronc avant le mois de septembre 1858 ?

Je ne saurais dire ; ce qui est dit à la page 22 du mémoire ne s'applique qu'à la section de Montréal à Island Pond. On me dit qu'il n'y avait qu'un seul service sur cette partie du chemin, sauf deux ou trois mois durant lesquels il y avait double service pour les trains de plaisir de Montréal aux Montagnes Blanches.

65. Vous dites dans votre mémoire qu'il existe dans les archives du conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc un procès-verbal dans lequel la compagnie s'offre à faire le service postal moyennant \$110 par mille : à quelle espèce de service s'appliquait cette offre ?

Ce procès-verbal existe et il en fut donné avis par Sir Cusack Roney, alors directeur-gérant, au maître-général des postes d'alors, ainsi qu'il appert par la copie de la lettre qui fut adressée à ce dernier, et marquée B. Le service comprenait le transport des malles sur les trains ordinaires de la compagnie.

[Copie,]

18 août 1853.

MONSIEUR,—C'est le désir du conseil des directeurs de cette compagnie de vous informer qu'ils ont examiné à leur assemblée tenue hier à Québec, la question du tarif de transport des malles sur les diverses sections de ce chemin de fer,—et qu'ils sont prêts à conclure un arrangement pour le transport sur aucun ou sur tous les trains ordinaires de la compagnie des malles que le département expédiera accompagnées d'un commis de la poste, moyennant £27. 10s. stg. par mille par année, à dater du jour auquel vous jugerez à propos de faire commencer ce service sur chacune des sections de la ligne à mesure qu'elles seront livrées au public. Les malles devront être reçues et livrées sur les trottoirs des dépôts et gares de la compagnie.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

C. P. RONEY,

Directeur-Gérant.

A l'honorable M. Cameron,
Maître-Général des Postes,
à Québec.

66. Dans un compte présenté par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, le 11 octobre 1861, pour un service simple entre la Rivière-du-Loup et la Pointe Lévis, le taux est porté à \$55 le mille ; comment expliquez-vous cela ?

Je ne le puis ; il faut qu'il y ait eu erreur.

67. Les comptes présentés par la compagnie au département n'étaient-ils pas basés sur le taux de \$110 par mille jusqu'en octobre 1861 ?

Oui, mais je ne saurais dire pour quelle espèce de service.

68. Pouvez-vous constater quelle était la nature de ce service ?

Je ne crois la chose guère possible, n'ayant pas les tableaux de cette époque.

(L'interrogatoire de M. Brydges est repris.—23 février 1865.)

69. Dans votre réponse à la 19e question, vous dites qu'à presque toutes les stations entre Québec et Sarnia, vous avez un personnel spécial pour le service de nuit ; est-ce exact pour la section de Richmond à Québec ?

Pas tout-à-fait, sur neuf stations il n'y a de personnel spécial qu'à trois.

70. Dans votre réponse à la 60e question, vous dites que vous eutes à organiser un double service entre Sarnia et Toronto, afin de correspondre avec celui de Toronto et de Montréal : n'est-il pas vrai que le train de nuit de Sarnia à Toronto ne fut jamais employé par le Bureau de poste ?

On me dit que ce dernier s'en servit la plupart du temps pour les malles closes, mais non pour le service de distribution. Dans les discussions qui eurent lieu avant le change-

ment de mai 1863, le maître-général des postes insista sur le changement du service qui existait alors à l'ouest de Toronto, afin de donner à cette partie l'avantage d'un service de nuit en correspondance avec le service à l'est de cette ville.

71. Avant mai 1863 était-ce un service simple ou double qui se faisait entre Toronto et Sarnia ?

Le changement à l'ouest de Toronto fut fait deux mois environ avant cette époque, et il y eut alors un double de service d'organisé, sans que je sois capable de dire l'usage qu'en fit le département des postes.

72. Quel usage fit le département des postes des trains durant cette période ?

Je ne saurais le dire exactement.

73. Quel était le service postal sur cette partie du chemin avant le changement de 1863 ?

Il y avait un convoi à parcours total chaque matin, dans chaque sens, entre Toronto et Sarnia. Ce train transportait les malles de Toronto à parcours total et prenait un char-poste à Ste. Marie, dans chaque sens. Il y avait en outre un train omnibus entre Toronto et London, partant d'ordinaire de Toronto de deux à trois heures de l'après-midi et de London de bonne heure le matin, avec un char-poste dans chaque sens.

74. Ainsi le train à parcours total des voyageurs, à l'ouest de Toronto, n'a jamais eu de char de distribution qu'entre Ste. Marie et Sarnia ?

Je ne puis dire qu'il n'en a jamais eu ; je suis au contraire sous l'impression qu'il en a eu pendant quelque temps, sans en être bien sûr.

75. Pouvez-vous dire quel est le service postal actuel à l'ouest de Toronto ?

Non, mais j'aurai les renseignements aujourd'hui.

76. Si le Bureau de poste n'avait pas eu besoin d'un train de nuit à l'ouest de Toronto, est-ce que vous n'en auriez point organisé pour le trafic des voyageurs ?

Assurément non. Dès demain je le cesserais si je n'étais pressé par le département des postes.

77. Si ce n'était des besoins de la poste, auriez-vous un double service entre Montréal et Toronto, comme aujourd'hui ?

La compagnie n'en n'aurait qu'un seul de jour, dans chaque sens. Cet arrangement, il est vrai, romprait le parcours total à Montréal pour la nuit, mais en vue des intérêts de la compagnie, je n'hésiterais pas à l'adopter.

78. Est-ce que tous les convois tels qu'expédiés maintenant ne donnent pas de profits ?

Je ne suis pas prêt à dire que tel ou tel train entraîne des pertes, mais je suis certain que les recettes ne diminueraient guère tandis que les frais le seraient de beaucoup par l'organisation d'un plus petit nombre de trains.

79. Vous dites dans votre mémoire, page 22 : " en septembre 1858, il paraît que le " maître-général des postes fit un rapport au conseil suggérant un changement dans le " taux de paiement, mais sans avoir au préalable communiqué avec la compagnie à ce sujet " ni être entré au long dans les raisons qui l'avaient porté à effectuer ces changements."— Or, n'est-il pas vrai qu'avant l'ordre en conseil du mois de septembre 1858, il y eut des correspondances nombreuses d'échangées entre le département des postes et les autorités du Grand Tronc, au sujet de ces mêmes changements ?

Je ne puis parler d'après ma propre connaissance, mais je suis informé qu'il n'y a rien dans les archives de la compagnie qui prouve qu'il y ait eu des correspondances à ce sujet.

80. Dans le mémoire de l'assistant-maître-général des postes, on lit ce qui suit :—

" Bien plus, non-seulement les chemins de fer ont eu la facilité de faire valoir leurs réclamations auprès du gouvernement avant le mois de septembre 1858, mais les discussions qui eurent lieu entre le département des postes de la part du gouvernement et les chemins de fer au sujet du tarif postal furent longues et fréquentes, et ce ne fut qu'après avoir tout épuisé pour en venir à un entendement avec les principaux chemins de fer que la question fut déferée au gouverneur en conseil comme impossible à régler, et que ce dernier se prévalut du droit que lui donnait le statut de fixer le tarif postal.

" L'acte du Bureau des postes autorisait le maître-général des postes (statuts refondus, page 369), à s'entendre avec les chemins de fer pour le transport des malles, et celui-ci eût préféré de beaucoup agir d'après cette loi et convenir avec les administrations de chemin de fer du tarif postal auxquelles elles auraient eu droit.

“ Dans ses discussions avec les compagnies de chemins de fer, le département ne devait pas être tenu de payer plus pour l'espace que prenaient les malles dans un convoi que ces dernières auraient exigé d'un simple particulier (2) : c'est ce dont ne voulurent jamais convenir les administrations du Grand Tronc et du Grand Occidental, pas plus qu'elles ne consentirent à régler la question d'après la comparaison du tarif de leur trafic ordinaire, ou leurs recettes. Elles ne cessèrent de soutenir que le service du transport des malles était trop important pour le département pour être assimilé de cette façon, et sans s'occuper de savoir si la valeur du service était basée sur les frais qu'il occasionnait, déclarèrent qu'elles ne seraient satisfaites que du prix qu'elles indiquaient pour l'usage des trains de trafic ordinaire dont pourrait s'accommoder le département.

“ Ces discussions entamées, puis abandonnées, puis reprises encore durèrent 4 ans sans qu'on pût venir à aucune solution définitive.

“ Le département n'a cessé de maintenir que le point de vue où se plaçaient les administrations de chemins de fer était faux, et qu'elles pouvaient tout aussi bien demander \$500 par mille par année que \$100 ou \$110 : mais elles refusèrent de le reconnaître et réduisirent leur demande à \$110 par mille par année pour le Grand Tronc et \$100 pour le Grand Occidental.

“ Les chemins de fer ayant refusé leur concours pour aider à rechercher quel devait être le tarif postal d'après le seul mode qui parut au département pouvoir fournir un résultat équitable pour l'une et l'autre partie, le département dut faire seul ses calculs d'après les renseignements qu'il put recueillir, ”—pouvez-vous dire si c'est là une exposition correcte des faits ?

C'est là une des questions qui, au point de vue des faits, se trouve en litige entre la compagnie et le département des postes, et je répète qu'il m'a été impossible de trouver les traces d'aucune correspondance à ce sujet dans les archives du Grand Tronc. De plus, j'ajouterai que, ayant été employé de la compagnie du Grand Occidental depuis son ouverture jusqu'après le mois de septembre 1858, je n'eus aucune discussion, ni entrevues, ni correspondance avec le département des postes au sujet de son intention de fixer le tarif en septembre 1858, et qu'aucune communication n'eut lieu, nous faisant connaître la passation d'aucun arrêt du conseil jusqu'à l'époque où je quittai le service de la compagnie au commencement de 1862.

81. Dans votre dernière réponse, vous paraissez vous restreindre aux avis et correspondances officielles ; cependant, je désirerais savoir, s'il n'y a pas eu encore des discussions d'une nature non officielle entre le département des postes et les compagnies de chemins de fer Grand Tronc et Grand Occidental quant aux taux qui avaient été payés jusque-là, et à ceux qu'on se proposait de payer à l'avenir : je voudrais savoir si, de fait, les compagnies n'ont pas eu le loisir de faire connaître au gouvernement ou au département des postes leurs vues sur le montant qu'elles exigeaient ?

Je ne puis, en ce qui regarde le Grand Tronc, parler de ce que je connais personnellement, et dois me fier aux renseignements que je puis recueillir ; il n'en est pas de même du Grand Occidental, qui est le second chemin de fer du Canada, et dont je puis parler avec assurance. Or, aucune discussion de ce genre n'a jamais eu lieu entre la compagnie et le Bureau de poste ou le gouvernement. Elle n'eut pas plus connaissance que la question devait être ou était discutée qu'elle ne fut invitée à faire connaître ses vues au gouvernement à ce sujet. Elle ne fut avertie de la passation de cet ordre en conseil et ne le fut que quelques années après. Telle est aussi, autant qu'on me l'a dit, la position de la compagnie du Grand Tronc.

82. L'assistant-maître-général des postes, dit qu'avant 1858, le département refusant de payer le montant réclâmé par la compagnie du Grand Occidental, il se rendit à Hamilton à deux reprises afin de discuter le taux à fixer, que les discussions eurent lieu, mais sans aucun résultat :—vous rappelez-vous de la chose ? (*M. Brydges désire qu'on ajoute à cette question que M. Griffin, lorsque la demande lui fut faite, dit que ces entrevues eurent lieu, autant qu'il le croit, durant 1856 et 1857,—et qu'il en est ainsi, quoique la question ne contienne pas de dates.*)

Les dates indiquées par M. Griffin sont tellement vagues qu'il m'est impossible de me rappeler des conversations que l'on prétend avoir eu lieu de cette manière. J'ai vu plusieurs fois M. Griffin à Hamilton, sans pouvoir préciser le nombre de ces visites ni leur époque ;

mais je ne me rappelle d'aucune entrevue spéciale ayant pour but de régler la question de la subvention postale. Si tel avait été le cas et si j'eus été informé que le gouvernement était sur le point de s'occuper de régler la question, j'aurais certainement manqué à mes devoirs en ne rédigeant pas officiellement le mémoire de la compagnie sur le paiement qu'elle réclamait pour le service postal.

83. M. Griffin, le sous-maître-général des postes, dit dans son second mémoire:—“ En 1863, cependant, le gouvernement, poussé par les plaintes tant de fois réitérées du Grand Tronc, et en considération probablement de ce qui avait été déjà fait pour rouvrir la question, consentit à entrer de nouveau dans l'étude de l'affaire, et, après avoir entendu tout ce que cette compagnie avait à dire (un comité du conseil exécutif avait été nommé pour conférer de la question avec les représentants de la compagnie), et pris connaissance d'un rapport très-élaboré de l'honorable M. Mowat, alors maître-général des postes, rendit un arrêt du conseil en date du 12 août 1863, d'après lequel la rémunération postale payable au Grand Tronc devait être comme suit;”—la compagnie du Grand Tronc avait-elle eu l'occasion d'exposer ses vues au gouverneur en conseil avant que l'arrêt daté du 12 août 1863 ne fût rendu ?

La compagnie du Grand Tronc n'a pas eu l'occasion d'exposer sa cause devant le gouverneur-général en conseil à cette époque,—la compagnie n'a jamais été informée, avant que le fait ne fût consigné dans le mémoire de M. Griffin qui vient d'être lu, qu'un comité du conseil avait été nommé pour conférer avec la compagnie à ce sujet, et il est de fait qu'en ma qualité de représentant de la compagnie je n'ai jamais été appelé devant ce comité. J'eus de nombreuses discussions personnelles avec le maître-général des postes, l'honorable M. Mowat, dans le cours desquelles je lui représentai l'injustice qu'il commettait en agissant en la double qualité d'avocat de son département et de juge dans la cause. Je fournis à M. Mowat tous les renseignements demandés, et nous eûmes plusieurs discussions pour tâcher d'arriver à une entente sur le prix à payer. Je compris qu'il ne ferait aucun rapport sur la question à moins que nous nous fussions entendus, et par conséquent je fus assez surpris de recevoir, en août 1863, une copie de l'arrêt du conseil qui avait été rendu; et ce ne fut que plusieurs mois après que le rapport devint public ou fut connu de la compagnie. Aussitôt que l'arrêt du conseil me parvint, je donnai avis par écrit à M. Mowat que la compagnie protestait contre la décision prise, et que requête serait immédiatement faite au procureur-général pour lui demander la permission de présenter une “pétition de droit,” afin de faire soumettre toute la question aux tribunaux du pays. Cette pétition fut ensuite préparée par M. Hillyard Cameron, mais le procureur-général refusa d'y donner son consentement.

84. Avez-vous jamais été, avant la nomination de la commission actuelle, appelé à dire quelle était la somme réclamée par la compagnie du Grand Tronc pour le service qu'elle rend au département des postes, et à appuyer cette réclamation de telle preuve qu'elle pouvait juger convenable ?

Il n'y a jamais eu d'enquête judiciaire sur la question; il y a eu de fréquentes discussions et correspondances entre la compagnie et le département des postes, comme le démontrent les livres bleus qui ont été publiés sur ce sujet, mais jusqu'à la nomination de la commission actuelle, il n'y a jamais eu d'enquête comme celle qui a maintenant lieu. Je produis maintenant l'original de la pétition de droit datée du 1er octobre 1863, et la clause suivante de cette pétition, qui dit:—“ Vos requérants représentent humblement à Votre Majesté qu'en vertu des statuts de la province du Canada, relatifs au service postal par chemins de fer, le gouverneur en conseil, en rendant une décision sur la rémunération qui doit être accordée à aucune compagnie de chemin de fer, agit comme corps judiciaire, et ne peut ni ne devrait rendre aucun arrêt ou jugement *ex parte*, sans donner à toute compagnie de chemin de fer intéressée dans cette décision, l'occasion de soumettre une preuve et d'être entendue au sujet de telle rémunération; que les dits arrêts du conseil ont été ainsi rendus *ex parte*, sans en donner avis à vos requérants, ou sans leur donner l'occasion de comparaître ou de se faire entendre devant le dit gouverneur en conseil, et devraient en conséquence être annulés et mis de côté,”—représente exactement la position dans laquelle la compagnie se trouvait placée.

85. Avant septembre 1858, la somme demandée par la compagnie du Grand Tronc, pour l'usage de ses trains ordinaires, était de \$110 par mille ?

Oui.

86. Cette somme fut fixée par un ordre des directeurs de la compagnie du Grand Tronc, en date du 17 août 1853 ?

Oui.

87. Le gouvernement a-t-il consenti à cet ordre ?

Je considère que oui.

88. Y a-t-il eu consentement écrit ?

Non, pas à ma connaissance ; mais la résolution du 17 août 1853 fut communiquée le lendemain au maître-général des postes, et il n'y fit aucune objection. Les comptes furent transmis au taux de \$110 par mille, conformément à cette lettre, et ce taux fut réellement et de fait payé jusqu'à une date subséquente à celle de l'arrêt du conseil du 18 septembre 1858.

89. Les comptes de la compagnie du Grand Tronc ont-ils été régulièrement présentés au département des postes ?

Ils ont été régulièrement présentés jusqu'au mois d'octobre 1861, à l'exception d'un trimestre pour lequel il paraît qu'ils ne l'ont pas été. Il n'a pas été présenté de compte depuis 1861, parce que l'arbitrage fut alors proposé et commencé.

90. Le gouvernement a-t-il objecté à ces prix ou ont-ils été payés intégralement ?

Les comptes n'étaient pas payés trimestriellement comme ils étaient présentés ; les paiements étaient faits de temps à autre par diverses sommes à-compte. Il n'y a aucune preuve dans le Bureau de la compagnie du Grand Tronc que le département des postes ait réclamé contre l'exactitude des comptes présentés chaque trimestre, et ils furent ultérieurement payés tels que présentés jusqu'au 5 octobre 1858.

91. L'on prétend que le gouvernement n'a jamais consenti au prix de \$110 par mille, que cette somme n'a été payée qu'en décembre 1860, lorsque le compte jusqu'en octobre 1858 fut liquidé par un paiement fait au taux de \$110 par mille, par ordre du gouvernement, et que la demande de \$110 par mille fut alors sanctionnée pour la première fois comme un acte de faveur. Souscrivez-vous à cette allégation ?

Non, je prétends que la réception par le maître-général des postes d'une lettre officielle, en date du 18 août 1853, énonçant les conditions auxquelles les malles seraient transportées, sans aucune réponse de sa part objectant à l'arrangement proposé dans cette lettre, et le fait que les malles furent en réalité transportées sur le chemin de fer conformément aux termes de cette lettre, en ce qui regardait la compagnie, et aussi le fait que le gouvernement reçut les comptes de la compagnie, sans y objecter, au taux mentionné dans cette lettre, constituent un contrat entre les parties, qui était obligatoire au moins jusqu'à ce qu'il fût donné avis de sa cessation.

92. Quand la compagnie du Grand Tronc a-t-elle eu connaissance pour la première fois de l'arrêt du conseil du 18 septembre 1858 ?

Le 22 février 1861.

93. La compagnie a réclamé \$110 par mille jusqu'en octobre 1861 ?

Non. La compagnie demande \$110 par mille jusqu'au 22 février 1861, et depuis cette date elle réclame la somme qu'elle peut démontrer que vaut le service.

94. Vous dites dans votre mémoire, à la page 17, que les paiements du gouvernement anglais aux compagnies anglaises de chemins de fer ont augmenté depuis 1854. Le sous-maître-général des postes dit d'un autre côté que la moyenne des prix a diminué, dans le Royaume-Uni, de 8½ deniers, qui était la moyenne en 1854, à 6½ deniers en 1862.— Pouvez-vous dire si l'assertion du sous-maître-général des postes est exacte ?

Je ne suis pas prêt à la dire.

95. Etes-vous au fait de la nature du service accompli pour le département des postes par les chemins de fer des États-Unis, et des prix payés pour ce service ?

Oui.

96. Vous dites, à la page 23 de votre mémoire, " qu'aux États-Unis, les malles pour la distribution sont sur un seul train arrêtant à chaque station et qui distribue les malles le long de la route sur un char spécialement installé à cette fin ; c'est le seul char servant à la distribution qui soit expédié sur les chemins de fer américains ; il ne circule qu'une fois par jour, et c'est pour ce service que la rémunération est établie." Cela vous paraît-il être maintenant une représentation exacte de la nature du service accompli et du paiement qui en est fait ?

Oui.

97. Votre attention a-t-elle jamais été attirée sur le service fait par la compagnie du chemin de fer de New-York à New-Haven ? Pouvez-vous dire quel est le service fait par cette compagnie ?

Non, je ne le puis.

98. C'est là l'un des chemins mentionnés dans votre mémoire, à la page 20 ?

Oui.

99. Le document ici produit, marqué C, est la forme générale des contrats en usage aux Etats-Unis ?

Oui.

(“ Copie.)

“ ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

“ CONTRAT POUR LE SERVICE POSTAL PAR CHEMIN DE FER.

“ No. 942. \$28,625 par année.

“ Le présent contrat, passé le dix-septième jour d'octobre, de l'année mil huit cent soixante-et-un, entre les Etats-Unis d'Amérique (agissant à cet effet par leur maître-général des postes,) et la compagnie du chemin de fer de New-York à New-Haven, par G. B. Carhart, son président, et G. B. Carhart et George N. Miller, comme cautions ;

“ Fait foi que, attendu que la dite compagnie a été acceptée, conformément à la loi, comme entrepreneur, pour transporter les malles sur la route No. 942, de New-Haven, Connecticut par West Haven, Milford, Stratford, Bridgeport, Fairfield, Southport, Westport, Sangatuck, Norwalk, South Norwalk, Darien Depot, Stamford, Miamus, Greenwich, Port Chester, N.-Y., Rye, Mamaroneck, New-Rochelle, East Chester, West Farms, Harlem et Yorkville à New-York, et retour, deux fois par jour, excepté le dimanche, et tous les jours par chemin de fer, et d'après la cédula ci-annexée, au prix de vingt-huit mille six cent vingt-cinq piastres par année, pour et durant le temps commençant au premier jour d'août de l'année mil huit cent soixante-et-un, et se terminant avec le treizième jour de juin de l'année mil huit cent soixante-et-cinq. Maintenant, en conséquence, la dite compagnie du chemin de fer de New-York à New-Haven, comme entrepreneur, et les dits G. B. Carhart et George N. Miller, comme cautions, entreprennent, conviennent et consentent conjointement et séparément avec les Etats-Unis, et s'engagent formellement :—

“ 1° Que la malle (y compris les malles anglaises du Canada et autres,) sera transportée d'une manière sûre, à l'abri de l'humidité ou autres avaries, dans un char distinct et convenable, ou dans une partie de char, bien et dûment installé, meublé, chauffé et éclairé, sous la direction du département des postes, et à la satisfaction du maître-général des postes, ou de son agent spécial autorisé, aux frais de l'entrepreneur, pour l'assortiment et la bonne garde des malles, et pour l'usage exclusif du département des postes et de son agent des malles, si le département emploie un tel agent ; et tel agent sera transporté gratuitement. Lorsqu'il n'y aura pas d'agent du département, la compagnie du chemin de fer désignera une personne convenable, sur chaque convoi, qui sera assermentée, pour recevoir et prendre soin des malles et des connaissements qui les accompagneront et les décrieront, et pour les livrer. Et la malle sera prise et livrée aux bureaux de poste à chaque extrémité de la route ; et aussi aux bureaux intermédiaires, pourvu que ces derniers ne soient pas à plus d'un quart de mille du dépôt ou de la station.

“ 2° Que si la compagnie expédie un train régulier de voyageurs plus fréquemment qu'elle n'y est tenue par le contrat pour le transport de la malle, la malle y sera aussi transportée plus fréquemment, et sans augmentation de compensation, non plus que pour l'accroissement de la vitesse des trains de la malle si le maître-général des postes le désire.

“ 3° Que la compagnie transportera, gratuitement, tous sacs de malle et blancs de bureau de poste, et aussi tous agents spéciaux accrédités du département, sur présentation de leurs lettres de créance.

" 4° La compagnie ne devra, par elle-même ni par ses agents, transmettre, ou permettre de transmettre, aucune nouvelle commerciale plus rapidement que par la malle, ni transporter hors de la malle aucunes lettres ni aucuns journaux qui devraient être transmis par la poste, excepté des lettres sous enveloppes timbrées, et les lettres des employés de la compagnie, exclusivement pour les affaires du chemin.

" 5° Que chaque fois que la compagnie manquera de faire un voyage (à moins qu'il ne soit démontré que cela n'est pas dû à l'inconduite, la négligence ou au manque d'habileté convenable,) il pourra y avoir confiscation du prix du voyage ; et le défaut d'arriver à l'extrémité de la route, de manière à faire manquer une malle qui dépend de cette arrivée, sera considéré comme équivalant à la perte d'un voyage, à moins que le retard ou délai ne soit le résultat de causes inévitables.

" 6° Que la compagnie sera sujette à une amende si elle manque de prendre ou livrer une malle ou partie d'une malle ; si elle souffre qu'une malle soit mouillée ou autrement endommagée, ou perdue, ou détruite, à moins qu'il n'apparaisse que la chose n'a pas été causée par inconduite, négligence ou manque d'habileté convenable de la part de la compagnie ou de ses employés.

" 7° Que la compagnie sera responsable de la suffisance des moyens de transport ; de la fidélité, de l'habileté et de la diligence de ses agents ; et de la sûreté, de la réception et de la livraison des malles comme susdit.

" 8° Que la maître-général des postes pourra faire cesser le service entièrement, si l'intérêt public l'exige, en accordant en compensation le paiement d'un mois de plus sur la somme déduite, ou qu'il pourra annuler le contrat sans cette compensation, si la compagnie manque à plusieurs reprises de remplir quelque une des stipulations du contrat, si elle viole la loi des postes, ou si elle désobéit aux instructions du département.

" 9° Les dits *Etats-Unis* conviennent avec la dite compagnie de payer, comme susdit, au taux ci-dessus mentionné, trimestriellement, durant les mois de mai, août, novembre et février, ou durant les mois précédents au choix du département.

" Pourvu toujours, que ce contrat soit, dans toutes ses parties, sujet aux termes et stipulations d'un acte du congrès, passé le vingt-et-unième jour d'avril de l'année mil huit cent huit, intitulé : ' Acte concernant les contrats publics.'

" En foi de quoi, le dit maître-général des postes a fait apposer le sceau du département des postes au présent, et l'a attesté de son seing, et la dite compagnie de chemin de fer par son , et ses cautions ont aussi apposé leur seing et sceau au présent contract, les jour et an inscrits en regard de leur nom respectivement.

" Signé, scellé et livré par
le maître-général des postes, en présence de

" Maître-général des postes.

" Et par les autres parties
en présence de

" Je certifie que les sus-nommés sont de bonnes et
suffisantes cautions pour le montant du contrat ci-dessus.

" Maître de poste à "

" CEDULE.

Part du dépôt, 27e Rue, New-York, 7 heures A. M.	Arrive à New-Haven à 10.20 A. M.
Part " " 8 " " "	Arrive " " 10.45 "
Part " " 12.15 " P. M.	Arrive " " 3.15 P. M.
Part " " 3 " " "	Arrive " " 5.50 "
Part " " 3.50 " " "	Arrive " " 7.10 "
Part " " 8 " " "	Arrive " " 11.10 "

" TRAINS POUR NEW-YORK.

Part de New-Haven à 2.05 A. M.	Arrive au dépôt, 27e Rue, New-York, à 4.50 A. M.
Part " " 6.45 " "	Arrive " " 10 " "
Part " " 2.05 P. M.	Arrive " " 4.45 P. M.
Part " " 4.30 " "	Arrive " " 7.30 " "
Part " " 7.45 " "	Arrive " " 10.25 " "

“ La cédule ci-dessus sera sujette de temps à autre à subir tels changements que les intérêts de la compagnie du chemin de fer et du département des postes pourront exiger, en maintenant toujours la correspondance des convois.”

100. Le service accompli par la compagnie du chemin de fer de New-York à New-Haven, tel qu'énoncé dans ce contrat, ne s'accorde pas avec ce que vous dites dans votre mémoire ci-dessus cité, n'est-ce pas ?

Je crois qu'il s'accorde.

101. Quel est le service stipulé par ce contrat ?

Je crois qu'il ne stipule qu'un seul service quotidien.

102. Vous comprenez que cela veut dire avec un char de distribution ?

Oui.

103. Que stipule le contrat au-delà du service du char de distribution ?

Le transport des malles en sacs par les convois indiqués dans la cédule et tous autres convois que la compagnie pourra expédier.

104. Combien de voyages sont mentionnés dans la cédule ?

Six dans un sens et cinq dans l'autre.

105. Comprenez-vous que la compagnie du chemin de fer est obligée d'expédier tous ces convois tels que portés dans la cédule, jusqu'à ce qu'elle soit changée du consentement du département des postes ?

Non.

106. Considérez-vous la compagnie comme tenue, en vertu de son contrat, d'expédier six convois dans un sens et cinq dans l'autre à quelque heure du jour ?

Non.

107. Considérez-vous la compagnie comme tenue de transporter les malles par tous ces convois ?

Oui.

108. Avez-vous quelque idée de la proportion des malles entre New-York et New-Haven qui sont transportées par le char de distribution sur ce chemin ?

Je n'en ai aucune idée.

109. Le sous-maître-général des postes dit que les malles transportées par le char de distribution formeraient une partie insignifiante de la malle entière, probablement pas plus de cinq ou dix pour cent :—pouvez-vous dire si cela est exact ?

Je ne le puis, mais je ne le crois pas probable, pour la raison que le char de distribution peut transporter et transporte en effet les sacs de malle d'entier parcours ainsi que les sacs de malle locale, comme sur le Grand Tronc.

110. Avez-vous quelque idée du poids des malles transportées sur le chemin de fer Central de New-York ?

Je n'en sais rien.

111. Pouvez-vous donner aux commissaires un chiffre approximatif de leur poids ?

Je ne le puis, car je n'en sais absolument rien.

112. Savez-vous quel espace de char est fourni au département des postes par le chemin de fer Central de New-York ?

C'est une partie du char aux bagages.

113. Voulez-vous dire que, d'après des informations prises, vous êtes en mesure de dire que l'espace donné est une partie du char aux bagages ?

J'ai vu plusieurs chars, sur le chemin de fer Central de New-York, transportant des malles, dont une partie est employée à l'usage des malles, et l'autre partie à d'autres usages. Je crois qu'il y a des chars exclusivement réservés à la malle, mais dans lesquels la compagnie met souvent autre chose.

114. Nous vous demandons si le char de distribution n'est pas un char entier, et non pas une partie de char ?

A l'égard de ma première réponse, je dirai que tous les chars de distribution sur le chemin Central de New-York ne sont pas composés d'un char entier. Il y en a beaucoup qui ne le sont pas.

115. Quel est le poids de la malle qui passe sur ce chemin ?

Je n'en sais rien.

116. Vous n'avez donc aucune idée de la proportion de la malle transportée par le char de distribution ?

Non.

117. Le sous-maître-général des postes dit que les malles expédiées par le char de distribution ne forment généralement qu'une partie insignifiante de la malle entière, étant entièrement composées des malles locales. Pouvez-vous dire si cela est exact ?

Cela est incorrect comme point de fait. Je puis dire d'après ma connaissance personnelle, que le train expédié par le Grand Tronc entre Island Pond et Portland, et qui est le seul train de voyageurs qui circule sur le chemin, transporte toutes les malles, directes et locales, dans le char de distribution.

118. Pouvez-vous dire, d'après vos connaissances personnelles, ce qui se fait sur les autres chemins de fer des États-Unis ?

Cela varie suivant les circonstances de chaque compagnie. Sur les lignes où il n'est expédié que peu de convois, la pratique est celle que je viens de dire ; et sur celles où il existe une grande circulation de voyageurs, et où par conséquent il y a plus de convois, la plupart des malles directes sont transportées, je n'en ai aucun doute ; par les trains sur lesquels il n'y a pas de char de distribution.

119. Diriez-vous alors, que le prix payé au chemin de fer Central de New-York est le paiement du service qu'il accomplit au moyen d'un char de distribution en tout ou en grande partie ?

Je considère et crois que sur le chemin de fer Central de New-York, et sur tous les autres chemins de fer des États-Unis, le service du char de distribution est la fondation et la base du paiement.

120. Ce n'est pas là une réponse à la question. Vous dites dans votre mémoire que "les malles pour la distribution sont sur un seul train, qui distribue les malles le long de la route ; c'est le seul char servant à la distribution qui soit expédié sur les chemins de fer américains ; il ne circule qu'une fois par jour, et c'est pour ce service que la rémunération est établie." Est-ce exact ?

Je pense que oui.

121. Votre mémoire dit que les convois qui ont des chars de distribution marchent le jour ;—cela veut-il dire qu'aucune partie du service n'est fait de nuit ?

Aucune partie du service de distribution.

122. N'y a-t-il pas des convois avec les chars de distribution qui vont directement d'Albany à Chicago et plus loin à l'ouest ?

Non, il n'y en a pas.

123. Vous dites donc qu'aucune partie du service de distribution ne se fait de nuit ?

Oui.

124. Par quelle route passait la malle entre New-York et Chicago avant le récent ordre des passeports ?

Elle était divisée. La plus grande partie passait par d'autres chemins, mais une partie considérable (bien que peu considérable comparativement) passait par le Grand Occidental du Canada.

126. Quelle était la nature du service fait par le Grand Occidental pour le département des postes des États-Unis ?

Il transportait les sacs clos dans le char aux bagages avec le bagage des voyageurs d'entier parcours.

127. Le bureau de poste des États-Unis n'avait-il pas un compartiment distinct pour le transport de ses sacs de malle ?

Non.

128. Connaissez-vous la moyenne du poids des malles transportées sur le Grand Occidental ?

Je ne la connais pas.

129. Pouvez-vous en donner le poids approximatif ?

Je ne le puis.

130. Y avait-il un espace particulièrement affecté au bureau de poste pour le transport des sacs de malle ?

Non.

131. Que reçoit le Grand Occidental pour le transport des malles des États-Unis entre le Pont Suspendu et Détroit ?

Cinquante piastres par mille, et le paiement a toujours été fait à ce taux. La raison pour laquelle le Grand Occidental transportait ces malles à ce prix était qu'il croyait que ce serait une bonne annonce de son chemin comme route pour les voyageurs américains; cela était regardé comme étant d'une si grande importance que, lorsque l'arrangement a été fait, la compagnie aurait été prête à transporter ces malles pour rien, plutôt que de ne pas pouvoir annoncer sa ligne comme étant une route postale des Etats-Unis.

132. La malle entre Détroit et Chicago est-elle considérable?

Oui, elle l'est.

(Reprise de l'Interrogatoire de M. Brydges.—25 février 1865.)

133. Relativement à vos réponses aux questions 118 et 119, il y a, je crois, quelque confusion à propos du mot "char de distribution." En Canada, le mot "char de distribution" signifie le bureau de poste ambulant, mais aux Etats-Unis, le mot "char de distribution" s'applique plus correctement, n'est-ce pas, aux chars d'où les sacs fermés sont distribués?

Je ne le comprends pas ainsi. Sur les principales lignes américaines, il y a des chars semblables, dans leur arrangement général, à ceux des lignes du Canada.

134. Entendez-vous dire que cela est universel ou même général?

Je crois que c'est général.

135. Alors, dans votre réponse à la question 119, lorsque vous dites: "Je considère et crois que sur le chemin de fer Central de New-York, et sur tous les autres chemins de fer des Etats-Unis, le service du char de distribution est la fondation et la base du paiement," vous voulez dire que le service fait par bureau de poste ambulant est la fondation du paiement?

Oui.

136. Dans votre réponse à la question 80, vous dites: "Je n'eus aucune discussion, ni entrevues, ni correspondance avec le département des postes au sujet de son intention de fixer le tarif en septembre 1858, et aucune communication n'eut lieu, nous faisant connaître la passation d'un arrêt du conseil jusqu'à l'époque où je quittai le service de la compagnie, au commencement de 1862." M. Griffin me dit qu'il est très certain que vous avez été informé, avant le 18 septembre 1858, que le prix à payer était sous la considération du gouverneur en conseil, et que vous avez été informé qu'un arrêt du conseil avait été rendu, peu de temps après qu'il l'eut été, et certainement longtemps avant 1862. Pouvez-vous, sur réflexion, dire si c'est le cas ou non?

Je réponds formellement que je n'ai aucun souvenir d'avoir été informé que la question devait être réglée en septembre 1858. Je suis également certain que les termes de cet arrêt ne m'ont jamais été communiqués, non plus qu'à la compagnie du Grand Occidental, avant que j'aie quitté son service. Je vois dans le mémoire de la compagnie du Grand Occidental, en date du 16 février, que le 19 novembre 1858, M. Griffin écrit une lettre pour dire qu'un arrêt avait été rendu et promettant d'en communiquer le contenu, mais il ne l'a jamais fait; l'on crut en conséquence que l'arrêt n'avait pas été définitivement rendu, puisque rien de plus n'avait été communiqué sur le sujet.

137. Le 22 juillet 1857, M. Griffin ne vous a-t-il pas écrit une lettre dont celle qui vous est maintenant remise, marquée D, est une copie?—

" Copie D.

" DÉPARTEMENT DES POSTES,

" Toronto, 22 juillet 1857.

" MONSIEUR,—En réponse à votre allusion à la question des termes de règlement pour le service postal entre ce département et le chemin de fer Grand Occidental, à propos de la liquidation de votre compte avec le département des postes des Etats-Unis, j'ai l'honneur de vous dire que, comme le gouverneur en conseil n'a encore rendu aucune décision définitive sur ce point, pour la gouverne de ce département, en vertu des dispositions de la loi, le maître-général des postes n'est pas prêt à nommer la somme précise qui sera défi-

nitivement payée au chemin de fer Grand Occidental pour service postal. Le taux ne sera certainement pas de moins de cinquante piastres par mille de chemin de fer par année; de fait, la somme déjà payée à compte en anticipation de la liquidation définitive équivaut à un taux de trente-cinq à quarante piastres par mille, et un nouveau paiement sera bientôt fait qui élèvera le taux provisoire de paiement à près de cinquante piastres par mille.

“ J’ai l’honneur d’être, etc.,

“ (Signé),

W. H. GRIFFIN.

“ C. J. Brydges, écrivain,
Directeur-gérant,
Chemin de fer Grand Tronc.”

Je crois que c’est une vraie copie, et que j’ai reçu l’original. Cette lettre a rapport à une demande que j’avais faite à M. Griffin, afin d’obtenir un certificat de lui, ou du maître-général des postes, pour permettre à la compagnie du Grand Occidental de se faire payer du département des postes des Etats-Unis pour le transport des malles. L’arrangement avec ce dernier était qu’il paierait \$50 par mille à la compagnie du Grand Occidental, pourvu que le département des postes du Canada payât au moins autant, et cette lettre se rapportait à ma demande à M. Griffin de me donner un certificat qui pût me permettre d’être payé à Washington.

138. Vous rappelez-vous avoir reçu la lettre dont parle M. Swinyard dans son mémoire, en date du 19 novembre 1858 ?

Je n’ai aucun doute que je l’ai reçue.

139. Cette lettre, qui vous est maintenant remise, portant la date du 25 novembre 1858, et marquée E, est-elle votre réponse ?

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
“ Bureau du directeur-gérant,
“ Hamilton, Haut-Canada, 25 novembre 1858.

“ MON CHER MONSIEUR,—Vous avez raison à propos des trains de New-York. Les seuls convois directs partant du Pont Suspendu seront expédiés de notre convoi du matin, qui part de Windsor la veille, et de notre exprès de jour.

“ J’espère que le taux du département des postes est un taux que nous pourrions accepter. Les prix que nous avons demandés jusqu’ici sont beaucoup moins élevés que ce qui est payé par le département des postes des Etats-Unis à leurs chemins de fer, et l’on fait un vigoureux effort pour faire augmenter ces prix, car il est prouvé qu’ils ne sont pas rémunérateurs pour les chemins de fer.

“ J’ai l’honneur d’être, etc.,

“ C. J. BRYDGES.

“ W. H. Griffin, écrivain.”

Oui, c’est mon écriture.

140. Vous souvenez-vous qu’avant le 29 février 1860, vous avez demandé au département des postes un certificat que le prix de \$70 par mille avait été fixé par un arrêt du conseil comme étant celui qui devait être payé à la compagnie du Grand Occidental ?

Je ne me souviens pas d’avoir fait cette demande. Je n’ai aucun doute que j’ai demandé un certificat au département des postes canadien, comme en 1857, mais je ne me rappelle pas les termes de cette demande.

141. Avez-vous en effet reçu un certificat, en date du 29 février 1860, disant que la somme de \$70 par mille avait été fixée par un arrêt du gouverneur en conseil ?

Je n’ai aucun doute que j’ai reçu un certificat qui était suffisant pour me faire payer du département des postes des Etats-Unis, mais je ne puis dire quels étaient les termes de ce certificat.

142. Voulez-vous regarder le papier qui vous est maintenant exhibé et marqué F, et dire si vous vous souvenez d’avoir reçu ce certificat ?

“ Département Général des Postes,
“ Québec, 29 février 1860.

“ Je certifie par le présent qu'un arrêt du conseil a été rendu, autorisant le paiement de ^{soixante-dix} ~~cinquante~~ piastres par mille à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental du Canada, pour le transport des malles de Sa Majesté sur la dite ligne de chemin de fer, et que cette somme au moins continuera d'être payée comme rémunération par mille, au dit chemin de fer, pour l'accomplissement du dit service.

“ SIDNEY SMITH,
“ M. G. P.”

[*Endos au crayon : Renvoyé par M. Brydges pour faire changer légèrement les termes du certificat.*]

Je dois l'avoir reçu; mon écriture s'y trouve.

143. Vous avez ensuite obtenu un certificat de la même date, dont les termes furent dictés par vous, et qui était de fait une copie du papier qui vient d'être exhibé, à l'exception du changement du mot “cinquante” en “soixante-dix”?

Ce certificat, comme je l'ai déjà expliqué, avait rapport aux paiements du département des États-Unis. S'il avait été fait d'abord, comme on vient de le voir, à \$50 par mille, ce n'était certainement pas un énoncé exact de l'arrêt du conseil, qui paraît avoir été rendu en septembre 1858, et d'après les termes de la fin du certificat, où il est dit “cette somme au moins continuera d'être payée,” il ne me donne certainement pas maintenant, comme je suis sûr de ne l'avoir pas reçue alors, l'idée que ce taux avait été définitivement fixé par le gouverneur en conseil.

144. Aucun autre arrêt du conseil à propos du prix du service postal n'a été rendu jusqu'en août 1863?

Il paraît.

145. Vous vous appuyez, dans votre mémoire, à la page 18, sur les frais d'exploitation du chemin ici, à cause de la rigueur du climat. Le principal article de dépense est le bris des rails, n'est-ce pas?

(C'est un article, mais non pas le principal. Mais si l'on veut embrasser dans la question les dommages qui en résultent, je dirai que c'est un article important.)

146. Vous parlez quelque part de 10 milles de chemin de fer qu'il a fallu renouveler à cause du bris des rails, n'est-ce pas?

Dans un hiver il y en a eu autant que cela.

147. Pouvez-vous dire quel a été le montant total des dépenses provenant du bris des rails, et les dommages qui en ont résulté dans le cours de cet hiver dont vous parlez?

Le renouvellement des rails durant les trois dernières années s'est élevé à une longueur totale de plus de 350 milles, ou à une moyenne d'environ 117 milles par année. Durant l'hiver de 1862, 300 chars ont été jetés en dehors de la voie par des rails brisés. Le coût des réparations des engins et des chars durant l'année 1862 s'est élevé, en chiffres ronds, à \$615,000. Le surintendant de ce département estime que les deux tiers de ces dépenses sont dus aux dommages causés pendant l'hiver. Si cette estimation est exacte, le climat du Canada impose à la compagnie, pour la réparation des engins et des chars, une dépense d'environ \$400,000 par année.

148. Depuis combien de temps les rails étaient-ils placés sur le chemin à cette époque?

Cela variait.

149. Où ces accidents avaient-ils principalement lieu?

Ils ont lieu sur toute la ligne entre Toronto et Portland. Je crois qu'ils sont plus nombreux à mesure que nous avançons à l'est.

150. En 1861, M. Shanly dit que les accidents qui ont eu lieu de janvier à avril 1861, sur le district central, sont comme suit :—

TABLEAU des accidents arrivés aux convois, résultant du bris des rails, sur la section centrale, entre le 1er janvier et le 4 avril 1861.

Dato de l'accident.	Nombre et nature du train.	Place de l'accident.	No. de chars déraillés et endommagés.
12 janvier	No. 8 train de fret	Près Newtonville.....	3
do	10 do	Cèdres	5
12 février	2 do	Napanee	2
15 do	6 do	Newtonville	5
28 do	9 do	Cornwall.....	1
7 mars	7 do	Lancaster	2
do	1 do	Lansdowne	2
do	3 do	Aultville	1
do	3 et 11 do	Waterloo.....	12
8 do	7 do	R. Beaudette	6
do	4 do	Pointe Claire.....	4
do	7 do	Cobourg	3
11 do	8 do	Lyn	7
14 do	3 do	Malorytown	3
17 do	5 do	Vaudreuil.....	9
27 do	6 do	Lancaster	6
29 do	12 do	Pointe Claire.....	4
30 do	20 do	Chemin Bath.....	3
4 avril.....	Train de bois	Ste. Anne.....	2

20 trains interrompus.

Total des chars endommagés, 80

Pensez-vous qu'il y a eu, pendant cette année, une égale quantité d'accidents sur les autres sections du chemin ?

Durant les années 1861 et 1862, il y a eu un grand nombre d'accidents sur cette section.

151. Pouvez-vous dire depuis combien de temps les rails étaient posés sur cette section ?

La ligne a été ouverte de Montréal à Brockville en novembre 1855, et de Brockville à Toronto en octobre 1856.

152. Les rails étaient donc posés sur cette section depuis cinq à six ans ?

Partie depuis cinq et partie depuis six ans.

153. Ne pensez-vous pas que le bris des rails était dû plutôt à une défectuosité des rails qu'à la rigueur du climat ?

Je ne pense pas que la forme des rails employés en premier lieu sur le Grand Tronc fût bonne, et je crois que ce fait a augmenté le bris des rails, mais aucun rail de fer, suivant moi, ne durera beaucoup dans ce pays et ne sera pas exposé à se briser. Nous trouvons que les rails de nouvelle forme et de meilleure confection, que nous employons maintenant, se cassent, et en proportion croissante avec leur âge, mais pas au même point que les rails employés primitivement. Nous sommes tellement certains de ce fait que nous faisons maintenant l'expérience de rails en fer avec arêtes en acier.

154. La question était si le bris des rails n'était pas dû plutôt à une défectuosité dans le fer et la confection qu'au climat ?

Si vous en faites une question abstraite, je dis—Non.

155. Le fer n'était-il pas inférieur, et les rails mal faits, tels que posés en premier lieu ?

Je ne puis dire que ce fussent de mauvais rails ; j'en ai vu de bien meilleurs et de bien plus mauvais.

155a. Sur la demande posée à M. Cooke, devant la commission de M. Langton, "quelle est la qualité du fer ; est-ce là la principale cause de la rapide usure du chemin ?" Il répondit : "J'ai toujours dit que le fer était de mauvaise qualité ; il est très inférieur au fer qui est sur la section occidentale ;" cela est-il exact ?

Je pense que le fer de la section occidentale est meilleur, mais je ne puis dire que celui de la section centrale soit mauvais.

156. M. Cooke était, à cette époque, un ingénieur employé par la compagnie du Grand Tronc sur la division centrale ?

Il a été ingénieur sur quelque section entre Montréal et Toronto, mais je ne puis dire laquelle.

157. M. Gustin est le surintendant de l'atelier de laminage de Toronto, où sont laminés les rails de la compagnie du Grand Tronc, et est en mesure de bien connaître la qualité du fer ?

Oui.

158. Il dit : " J'ai examiné les rails fournis à la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc qui ont été envoyés pour être laminés à nouveau ; ils sont de qualités bien variées. Je pense qu'en moyenne ils ne valent pas la qualité médiocre,"—croyez-vous que cela soit exact ?

Je crois que M. Gustin a un peu déprécié la qualité générale des rails.

159. Quelle est la durée moyenne d'un rail en Angleterre ?

Elle varie avec les différents chemins et suivant la somme du roulage.

160. Quel était le poids par vergo de rail sur le Grand Tronc ?

Environ 63 livres.

161. Connaissez vous le chemin *South Western* d'Angleterre, et n'est-ce pas un chemin où le roulage est considérable ?—Pouvez-vous nous donner une idée de la durée moyenne des rails sur ce chemin ?

Je n'ai rien su qui se rapporte à ce chemin, personnellement, depuis douze ans.

162. L'on voit dans l'ouvrage de M. Colburn, que " M. Strapp, l'ingénieur du *London and South-Western*, reçut l'offre, en décembre 1857, de rails neufs, livrés à Londres, pour \$29.28 le tonneau, tandis que 24 heures après on lui offrait \$26.20 le tonneau pour les vieux rails qu'il avait enlevés après 19 ans d'usage,"—pensez-vous que cela donne une idée assez exacte de l'usure des rails sur ce chemin.

Je pense que cela serait environ le double de la durée des rails sur ce chemin aujourd'hui.

163. Le même auteur dit, à la page 87 : " La durée des rails, soumis à un service donné, est presque entièrement une question de qualité, et les résultats de l'usure d'une espèce de rails ne peuvent s'appliquer qu'à d'autres rails de même qualité. Beaucoup de rails posés sur les lignes anglaises en 1831 ont duré vingt ans. Cela a été le cas sur les chemins de fer *London and North-Western*, de Lancashire à Preston, Preston à Wyre, Derby à Birmingham, et sur le *London and South-Western*. Le fer sur la ligne *Great Northern* a duré sept ans (avec 14 trains en chaque sens par jour). Les rails de la ligne de London, Brighton et South Coast (qui a beaucoup de convois), ont été posés il y a 15 ans. Le renouvellement a été commencé il y a trois ans, et n'est pas encore terminé. En 1848, les directeurs de la ligne *London and North-Western*, après une minutieuse investigation, ont estimé la durée de leur fer à 20 ans. Le fer de beaucoup de lignes anglaises a duré de 12 à 16 ans. D'un autre côté, du fer très fort s'en est allé en lambeaux au bout d'un, deux ou trois ans, là où les rails actuels ont servi pendant 12 ans."—Cela est-il conforme à votre expérience ?

Je crois que ce n'est pas le cas actuellement. Il n'y a aucun doute que les premiers rails faits étaient de meilleure qualité qu'aucuns de ceux qui ont été fabriqués depuis ; la pratique en Angleterre est maintenant d'accroître et non pas de diminuer le poids des rails, contrairement à ce qui est dit dans le livre que vous venez de citer.

164. Je vois qu'il est dit dans le livre de M. Langton, à la page 105, par M. Maguire, inspecteur de route sur le chemin de fer de Montréal et Champlain, que sur ce chemin, durant l'hiver de 1859-60, il ne s'était brisé que cinq rails, bien qu'ils fussent alors posés depuis sept ou huit ans.—Qu'est-ce qui en est maintenant ?

Les circonstances des deux chemins de fer sont tout à fait différentes. La ligne de Montréal et Champlain est un chemin droit et uni, sans fortes pentes, excavations ou remblais. Le roulage y a été excessivement léger, n'ayant pas plus de trois trains par jours, tous légers et marchant à petite vitesse. Tout cela est entièrement différent sur le Grand Tronc.

165. Quelle est la vitesse moyenne sur le chemin de fer de Montréal et Champlain ?

Environ 17 milles à l'heure, y compris les arrêts. Depuis la date du témoignage de M. Maguire, des renouvellements considérables de fer ont eu lieu, et le nombre des rails brisés a augmenté.

166. Quand les renouvellements dont vous parlez ont-ils eu lieu ?

Ils se font depuis trois ans.

167. Depuis combien de temps la compagnie du Grand Tronc exploite-t-elle le chemin ?

Depuis plus d'un an.

168. Pouvez-vous dire quelle a été la quantité moyenne des renouvellements durant les deux années qui ont précédé votre prise de possession ?

Les renouvellements se sont élevés à quatre ou cinq milles par année. L'année dernière nous avons renouvelé cinq milles de rails.

169. Les dommages faits aux rails ne sont-ils pas généralement causés par le passage de l'engin ?

Oui.

170. Les engins des trains de voyageurs ne sont-ils pas de nature à produire ces dommages plutôt que ceux des trains de fret ?

Je ne sache pas qu'il y ait une grande différence. Les engins de voyageurs vont plus vite, mais les engins de fret sont plus pesants.

171. Le poids des engins des trains de voyageurs ne porte-t-il pas sur les roues de traction, et celui des engins de fret n'est-il pas distribué sur les six roues ?

Non, ils sont tous semblables sous ce rapport.

172. Pouvez-vous nous dire quel est l'excédant du coût des trains de voyageurs sur celui des trains de fret ?

Il y a plus d'hommes employés sur un train de voyageurs que sur un train de fret, et ils sont payés plus cher.

173. Pouvez-vous dire quelle est la différence des frais de roulage entre les trains de fret et ceux des voyageurs ?

Nous n'avons pas tenu nos comptes de manière à faire voir cela, et je ne suis pas prêt à répondre à la question.

174. En supposant que les trains marchent à la même vitesse, les frais de roulage seraient en proportion des poids ?

Oui ; avec cette différence que les voitures employées aux trains de voyageurs sont plus dispendieuses, tant pour leur premier prix que pour leurs réparations, que celles employées dans les trains de fret.

175. MM. Holley et Colburn disent que si la vitesse d'un train de voyageurs est doublée, il faut ajouter quarante pour cent au poids de ce train pour rendre les frais de roulage, entre les trains de voyageurs et ceux de fret, proportionnés à leur poids,—est-ce le cas ?

Cela ne s'accorde pas avec ce qu'en disent des ingénieurs anglais. Je crois que ce serait plutôt 50 pour cent, c'est-à-dire que 50 pour cent seraient le surcroît de dépense pour voiturier le même poids à une vitesse double.

176. Voulez-vous exhiber le contrat primitif passé entre la compagnie d'Express et la compagnie du Grand Tronc ?

Le document maintenant déposé est une copie du seul contrat passé entre la compagnie du Grand Tronc et aucune compagnie d'Express que je connaisse. Ce contrat n'est plus en force, ayant cessé d'exister par la dissolution de la compagnie d'Express le 1er janvier dernier. Comme nous avons donné avis à la compagnie que nous ne le continuerions pas, la question d'un nouveau contrat est maintenant ouverte.

“ CONVENTIONS entre le chemin de fer Grand Tronc et la compagnie d'Express Britannique et Américaine.

“ Qu'il soit notoire, que le vingt-deuxième jour du mois de mai, en l'an de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-un, par-devant les notaires soussignés—dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada ci-devant constituant la province du Bas-Canada, résidant en la cité de Montréal, dans la dite partie de la dite province,—la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, à ce dûment représentée et agissant par Walter Shanly, de la cité de Montréal susdite, le gérant-général,

dûment autorisé à toutes et chacune les fins des présentes par résolution du bureau des directeurs de la compagnie, tenue à Québec le quatrième jour d'avril dernier, dont copie certifiée est annexée aux présentes, de première part, et la compagnie d'Express Britannique Américaine, à ce agissant et représentée par Benjamin S. Cheney, de la ville de Boston, dans l'Etat du Massachusetts, l'un des Etats-Unis d'Amérique, expéditeur, Ebenezer H. Virgil, de Troy, dans l'Etat de New-York, l'un des dits Etats-Unis d'Amérique, aussi expéditeur, et Joseph W. Hoges, formant le comité exécutif de la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, et comme tels dûment autorisés par les règlements de la dite compagnie, pour toutes et chacune les fins des présentes, de seconde part, ont convenu, et par les présentes, conviennent entre elles en la manière et forme suivantes, c'est à savoir :

" 1. La dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada par les présentes donne et octroie à la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, pour l'espace et terme de cinq années, commençant le premier jour du mois de mai mil huit cent soixante-et-un, et finissant le treizième jour d'avril mil huit cent soixante-six, le privilège de transporter les matières d'express sur toutes les lignes du chemin de fer Grand Tronc du Canada, à l'exception seulement de cette partie de la dite ligne comprise entre la Jonction de la Chaudière et la Rivière-du-Loup.

" 2. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine promet, convient et s'engage de payer à la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, en et par paiements trimestriels égaux et consécutifs, qui seront respectivement faits le premier jour des mois de mai, août, novembre et février, chaque année, le péage suivant par mille par année, sur la longueur de 971 milles (neuf cent soixante-onze milles), aux taux suivants par année, savoir :

" Pour la première année, onze piastres et cinquante centins par mille.

" Pour la seconde année, treize piastres par mille.

" Pour la troisième année, quatorze piastres et cinquante centins par mille.

" Pour la quatrième année, seize piastres par mille.

" Pour la cinquième année, seize piastres et cinquante centins par mille.

" Et pour le transport de toutes marchandises, effets et paquets expédiés par elle sur la dite ligne, elle, la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, promet, convient et s'engage de payer à la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, les taux stipulés et contenus dans le tarif, annexé à ces présentes, marqué A, signé par les dites parties, et nous, dits notaires, *ne varietur*.

" Les comptes entre les dites parties, pour le transport de toutes les dites marchandises, effets et paquets, seront réglés et payés une fois tous les trois mois.

" 3. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine aura l'usage d'un compartiment dans le char aux bagages ou le char-poste n'excédant pas douze pieds de longueur, par la hauteur et la largeur du char, sur un train-omnibus ou local, en chaque sens, ou plus souvent si le Grand Tronc expédie plus d'un train de voyageurs par jour (excepté les dimanches), et d'y transporter des marchandises, n'excédant pas un poids de cinq mille livres, mais en cas d'urgence, il lui sera permis de transporter un autre poids ou quantité de cinq mille livres, pourvu qu'il y ait place pour le recevoir dans la partie du char aux bagages employé par la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada.

" 4. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine aura la faculté d'envoyer deux de ses employés, gratuitement, pour veiller aux affaires de l'Express, par chaque train ; mais il est bien compris et convenu par et entre les dites parties, que les messagers de l'Express et autres personnes attachées à la dite compagnie d'Express, voyageant gratuitement par l'un des trains de la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, seront transportés à leurs risques et périls, et la dite compagnie d'Express Britannique Américaine s'engage et s'oblige expressément à tenir la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada quitte et sauve de toutes réclamations et demandes, et actions en dommages, pour blessures éprouvées par ces officiers et employés, par accident ou autrement.

" 5. La dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada fournira un espace et appartement convenables dans l'un de ses bureaux, pour l'usage de la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, aux stations terminales de la dite compagnie de chemin de fer.

" 6. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine sera tenue, et elle promet et s'oblige, de destituer à première demande de la partie de première part, agissant par son gérant, aucun de ses employés qui se sera mal conduit sur les trains ou dans les stations.

" 7. La dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada ne sera responsable d'aucune réclamation faite contre la dite compagnie d'Express Britannique Américaine, en conséquence d'accidents survenus aux trains ou autrement; la dite compagnie d'Express Britannique Américaine se chargeant et prenant sur elle tout le risque, et s'engageant et s'obligeant de tenir la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada quitte et sauve de toutes réclamations et demandes à l'égard d'icelle.

" 8. La dite compagnie d'Express Britannique Américaine convient, promet et s'engage de remettre aux agents de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, à chaque station où des marchandises seront reçues ou placées sur le train pour être transportées, un rapport quotidien du nombre des paquets, marchandises et effets, et de leur poids.

" 9. Et c'est une condition expresse des présentes, que les agents de la dite compagnie d'Express Britannique Américaine ne dérangera en rien les bagages des voyageurs, ou les articles transportés par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada comme bagage de surcroît; mais comme la dernière dite compagnie ne désire pas encourager le transport du fret par les trains de voyageurs, sous la désignation de bagage, la dite compagnie s'engage à donner des instructions aux agents des stations et gardiens des bagages, définissant jusqu'à quel point il leur sera permis d'user de leur discrétion dans les affaires qui font le sujet de la circulaire en date de ce jour, dont une copie, marquée B, est annexée aux présentes.

" 10. Et la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada s'engage à ne passer aucun contrat avec aucune autre compagnie d'Express, dont l'effet commencerait durant l'existence du présent contrat.

" 11. Et c'est une condition expresse des présentes, que si la dite compagnie d'Express Britannique Américaine manquait de remplir aucun des engagements contractés par elle en vertu des présentes, ou manquait de faire l'un des paiements ci-dessus stipulés, au temps et de la manière prescrits pour tels paiements, alors la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada aura la faculté de faire cesser et terminer immédiatement les présentes, par un simple avis à cet effet donné par écrit à la dite compagnie d'Express Britannique Américaine à son bureau à Montréal, ou par la poste adressé à son bureau à Kingston, suivant que la dite compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada le jugera à propos.

" Fait et passé en la dite cité de Montréal, en l'étude de T. Doucet, l'un des notaires soussignés, les jours, mois et an en premier lieu susdit, sous le numéro seize mille deux cent quatre-vingt-un, et les parties ont signé avec nous, dits notaires, ces présentes ayant d'abord été dûment lues en leur présence, et les sceaux des dites compagnies respectives y ayant été apposés.

" La compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada.

[L.S.]	Par	(Signé)	W. SHANLY,
(Signé)	J. ELLIOTT,		Gérant.
	Sec. et Trés.		

" La compagnie d'Express Britannique Américaine.

[L.S.]	Par	(Signé)	B. P. CHENEY,	JAS. SMITH, N.P.
			E. P. VIRGIL,	T. DOUCET, N.P.
			J. W. HOWES.	

" Vraie copie de l'original déposé dans mon greffe.

(Signé)	T. DOUCET, N. P.
---------	------------------

" A.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC.

" Tarif des taux de fret qui seront chargés à la compagnie d'Express Britannique Américaine.

Distances.	Taux par 100 lbs. 1ère classe.	Taux par 100 lbs. classe spéciale.	Distances.	Taux par 100 lbs. 1ère classe.	Taux par 100 lbs. classe spéciale.
Milles.	Cts.	Cts.	Milles.	Cts.	Cts.
20 et moins	15	12	201 à 220	73	42
21 à 30	20	15	221 à 240	76	44
31 à 40	25	18	241 à 260	79	46
41 à 50	30	20	261 à 280	82	48
51 à 60	33	22	281 à 300	85	50
61 à 70	36	24	301 à 325	88	52
71 à 80	38	26	326 à 350	90	54
81 à 90	40	28	351 à 375	95	57
91 à 100	42	30	376 à 400	100	60
100 à 110	44	31	401 à 450	110	65
111 à 120	46	32	451 à 500	120	70
121 à 130	49	33	501 à 550	130	75
131 à 140	52	34	551 à 600	140	80
141 à 150	55	35	601 à 650	150	85
151 à 160	58	36	651 à 700	160	90
161 à 170	61	37	701 à 750	170	92
171 à 180	64	38	751 à 800	180	95
181 à 190	67	39	801 à 850	190	98
191 à 200	70	40	851 à 900	200	100

" CLASSE SPÉCIALE.

Pommes,
Aile,
Beurre,
Bière,
Cidre,
Chandelles,
Fromage,

Oufs,
Poisson,
Fruits,
Gibier,
Citrons,
Viandes, (fraîches)
Eaux minérales,

Oranges,
Huitres,
Porter,
Patates,
Pêches,
Volailles,

Poires,
Savon,
Eau de soude,
Légumes,
Vins.

" Dans le cas où la compagnie du chemin de fer Grand Tronc réduirait son tarif local régulier pour lutter contre la concurrence, tel qu'en été entre Québec, Montréal, Toronto, etc., la compagnie d'Express aura droit à une réduction correspondante sur l'échelle du tarif ci-dessus, en ce qui aura rapport aux points particuliers où se fera cette concurrence.

“ Ceci est le tarif des prix, marqué A, mentionné dans le contrat entre la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada et la compagnie d'Express Britannique Américaine, passé par-devant T. Doucet et son confrère, notaires, ce vingt-deuxième jour de mai mil huit cent soixante-et-un.

“(Signé),

W. SHANLY,
E. P. CHENEY,
E. H. VIRGIL,
J. W. HOWES,
JAS. SMITH, N. P.
T. DOUCET, N. P.

“Vraie copie.

“(Signé) T. DOUCET, N. P.”

177. La compagnie d'Express Britannique Américaine est-elle la seule avec laquelle vous avez ou avez eu quelque contrat ?

Oui, et la société a été dissoute le 1er janvier dernier.

178. N'avez-vous pas transporté d'effets d'express sur le chemin depuis janvier ?

Oui, mais à des conditions qui devront être réglées plus tard, et non pas à celles de l'ancien contrat.

179. Il est parlé d'un contrat à la page 70 du rapport de M. Langton, antérieur, je suppose, à celui que vous exhibez maintenant ?

Je n'en ai jamais vu d'autre, mais je m'en informerais.

(Reprise de l'Interrogatoire de M. Brydges.—27 février 1865.)

180. Pouvez-vous produire maintenant un tableau du service actuel à l'ouest de Toronto ?

Je ne puis dire quel était le service avant les derniers changements nécessités par le système des passeports.

181. Le poids moyen des chars-poste, tel que porté dans le livre bleu No. 1, est de 30,248 lbs ;—est-ce encore là la moyenne de leur poids ?

Ce poids est resté à peu près le même.

182. Quel est le coût moyen d'un char-poste ?

Le coût moyen est d'environ \$2,000, c'est-à-dire, de tout le char sur lequel est pris le compartiment de la poste.

183. Le prix payé en Angleterre pour les voitures, par le département des postes, n'est-il pas établi à un chiffre à peu près exact ?

Je n'en sais rien.

184. Le major Liarness, en parlant de ce sujet, dit :—“ L'usage des voitures a été facilement déterminé, au moins dernièrement. Il y avait un arrangement entre un grand nombre de compagnies, par lequel elles payaient pour l'usage des voitures les unes des autres, et je ne crois pas me tromper en disant que c'était 1d. ou $\frac{1}{2}$ d. par mille pour les voitures de première classe, $\frac{1}{2}$ d. pour celles de seconde classe, et $\frac{1}{4}$ d. pour les wagons et plateformes. J'ai fait de cet arrangement la base de mon évaluation de la somme à exiger du département des postes pour l'usage des voitures. Il était compris, et on l'a toujours admis, que les prix avaient été établis à un chiffre élevé par les compagnies de chemins de fer, afin que leurs voitures tendissent à rester sur leurs propres lignes, et qu'il ne fût pas de l'intérêt d'une compagnie de se servir des voitures des autres ; il n'y avait donc aucune injustice possible envers la compagnie de chemin de fer en prenant ces chiffres.”—Cela vous paraît-il être une computation juste ?

Je ne pense pas qu'elle s'applique du tout dans le cas du Bureau de poste. Je ne crois pas que ce soit un mode juste, et je vais vous dire pourquoi :—Les prix mentionnés par le major Harness sont des prix fixés entre deux ou plusieurs compagnies dont les voitures passent, pour leur propre commodité, sur les lignes les unes des autres, afin d'éviter les frais et retards aux points de correspondance ; chaque compagnie, en moyenne, envoie à peu près un nombre égal de voitures sur les lignes des autres compagnies, et par conséquent les frais pour l'usage des voitures sont à peu près balancés, et elles économisent les

frais de transbordement. Aucune compagnie ne prêterait ses voitures à un étranger, ou au public, aux prix mentionnés par le major Harness.

185. Le major Harness dit que le prix est élevé pour le service rendu;—vous n'admettez pas cela ?

Je n'admets pas cela. Par exemple, il parle d'un farthing par mille pour les plateformes; ce prix couvrirait à peine les frais de réparation et de roulage des plateformes, sans rien laisser pour l'intérêt sur le coût ou l'usage des voitures.

186. Quel est le coût moyen de vos voitures à voyageurs ?

La moyenne du coût de nos voitures de première classe est d'environ \$3,000.

187. N'avez-vous pas quelques arrangements en vertu desquels les voitures de première classe sont échangées et expédiées sur d'autres lignes ?

Non.

188. Vous êtes-vous procuré le tarif qui aurait dû être annexé au contrat de l'express ?

Pas encore ; je l'ai demandé par télégraphe, et j'espère le recevoir dans le cours de la journée.

189. Votre fret étranger, disons de Détroit à Portland, est transporté à des taux différents de ceux portés sur vos tarifs, n'est-ce pas ?

Oui ; les tarifs que je vous ai donné sont les tarifs locaux pour le Canada.

190. Le tarif du fret étranger varie fréquemment, n'est-ce pas ?

Constamment.

191. Et est beaucoup plus bas que le tarif local ?

Il l'est quelquefois, et quelquefois il ne l'est pas.

192. Sur quel principe vous appuyez-vous pour établir un tarif de fret étranger plus bas que celui du fret local ?

Le fret direct ou de long parcours nous arrive en grande quantité, par charges de convois à la fois, et il parcourt toute la ligne sans être dérangé. Les frais qu'entraînent les stations intermédiaires ne sont pas matériellement affectés par le roulage des trains directs. Les stations locales sont toutes maintenues pour les besoins du trafic local ; le fret arrive à ces stations en petites quantités, et il faut celui de plusieurs de ces stations pour en charger un convoi. Le résultat est qu'un train de fret local qui arrive complètement chargé à sa destination, n'a pas, en réalité, eu la moitié d'une charge, en moyenne, sur toute la distance parcourue par le train.

193. M. Walter Shanly était gérant du chemin de fer Grand Tronc en 1860, n'est-ce pas ?

Oui.

194. Quand a-t-il été nommé, et combien de temps a-t-il été gérant ?

Je ne puis le dire exactement ; je crois qu'il a été gérant pendant trois ou quatre ans en tout.

195. En réponse à la question 177, qui lui fut posée par la commission dont M. Langton était président, M. Shanly dit : " Les tarifs pour le fret ne sont pas établis à un taux uniforme, par mille, partout, le coût par mille diminuant en proportion de l'augmentation des distances. De petites charges, transportées à de petites distances, doivent toujours être soumises à des taux plus élevés, en proportion, que des charges considérables transportées à de longues distances ; et le trafic local doit toujours payer plus cher, mille pour mille que le trafic du parcours entier parce que les dépenses qui résultent du premier, sont de beaucoup plus considérables que celles du dernier. La cause des plus grandes dépenses d'un trafic local comparées à celles d'un trafic de parcours entier, se trouve consister dans la somme moins considérable de services utiles rendus par les locomotives, dans le coût de l'entretien des stations intermédiaires, magasins etc., avec leur corps d'agents, portiers, gardiens des rails mobiles ou aiguilles, pour faire les entrées dans les livrés, et manœuvrer les marchandises, et voir à placer les trains sur les gares d'évitement. L'intérêt sur le coût primitif des stations et de leurs gares d'évitement, doit aussi être compté contre le trafic local. L'éclairage, le combustible et les taxes, forment d'autres *items* assez considérables dans la dépense. Quant à ce qui a rapport au service effectif des locomotives des trains locaux, il est comme de raison, moins, mille pour mille, que celui rendu par ceux des trains de parcours entier, qui partent avec une charge complète, tandis que la locomotive du train local part souvent n'ayant que deux ou trois chars ou quelquefois n'en ayant pas du tout et est obligé de prendre sa charge à mesure qu'il

avance, déplaçant les chars et les mettant sur des gares d'évitement, à chaque station, ou un char ou deux, ou peut-être pas plus qu'un char à demi-chargé, se trouvent à l'attendre." C'est là un exposé assez exact de la question entre le trafic étranger et le trafic local, n'est-ce pas ?

Je crois que oui, et il s'accorde avec mes réponses.

196. Pouvez-vous dire si le taux du fret sur le trafic étranger a varié depuis que M. Shanly a rendu son témoignage ?

Il a varié considérablement ; il dépend des prix exigés par les autres lignes.

197. Quel est à peu près le taux actuel du fret, par tonneau, entre Détroit et Portland ?

Aujourd'hui il est d'un peu plus de 2 centins par mille.

198. Lorsque M. Shanly a été examiné, il a dit qu'il était alors de 1½ centins par tonneau et par mille, entre Détroit et Portland ?

Souvent, en été, il est de moins d'un centin par mille.

199. A la question 32, le comité de la chambre d'assemblée, en 1860, ayant demandé à M. Shanly : "Pouvez-vous faire des profits en transportant le fret à 846 milles pour 50 centins par 100 lbs. ?" répondit : "Oui ; je suis prêt à prendre le fret direct à ce taux."—Pensez-vous que cela paierait ?

Oui, en grandes quantités.

200. Dans le cours de ses remarques, publiées dans l'appendice 14 du rapport de M. Langton, M. Shanly dit : "J'ai déjà mentionné que quant au fret de parcours entier ou au fret étranger, nous ne faisons à présent que très-peu d'affaires ; juste assez pour conserver nos rapports avec nos pratiques de l'extrême ouest. Le montant de ce genre de trafic qui nous est maintenant offert est très-considérable, et à des taux qui, comparant le coût nécessairement plus considérable de son transport avec celui des affaires locales, sont au moins aussi rémunérateurs que ceux qui nous rapporte la plus grande proportion de notre fret local."—Croyez-vous que cette observation soit juste ?

Oui, s'il nous vient en assez grande quantité pour en faire des charges de convois.

201. Qué regardez-vous comme un prix profitable, maintenant, pour le transport du fret local ?

Deux centins par tonneau, par mille, laissera un profit sur une distance de pas moins de 200 milles.

202. Pensez-vous, alors, que le taux mentionné par M. Shanly, dans sa réponse à la question 32 ci-dessus mentionnée, paierait aussi bien ou mieux que les prix locaux que vous chargez à présent ?

Oui, pourvu qu'il vienne en grande quantité.

203. Cela est dû, je suppose, aux dépenses diverses inhérentes au trafic local dont vous avez déjà parlé ?

Oui.

204. Le département des postes prétend qu'une réduction considérable devrait lui être faite à cause de la continuité de son service.—Admettez-vous la justesse de cette prétention ?

Jusqu'à un certain point.

205. Dans le service postal, le même espace est toujours employé dans les deux sens.—Un pareil service ne devrait-il pas être accompli pour un prix moindre que vous n'exigez d'une pratique ordinaire ?

Le but que l'on désire atteindre en fixant les taux est, tout en faisant un profit, comme de raison, d'attirer autant de fret que possible sur la ligne. Dans le cas du département des postes, la quantité ou l'espace est toujours le même, et le prix payé est aussi toujours le même, quel qu'usage qu'il fasse de l'espace. Dans le cas des prix de transport des voyageurs, les billets de retour ou de saison sont accordés afin d'encourager les gens à voyager davantage. La compagnie du chemin de fer, au moyen de ces arrangements, accroît le total des recettes de ses trains, et par conséquent les profits qu'ils rapportent. Mais dans le cas du service de la malle, c'est le département des postes qui retire le bénéfice du surcroît de quantité qu'il place dans l'espace qu'il occupe.

206. Je crois qu'il est uniformément admis, en Angleterre, que l'uniformité et la constance du service doivent entraîner une diminution considérable dans les prix de transport ?

J'ai déjà dit que je crois que la continuité du service devrait donner droit au département des postes d'obtenir une réduction, mais je ne crois pas qu'elle doive être considérable.

207. Je vois que le capitaine Huish, dans le livre que vous avez eu la bonté de me

prêter, fait une réduction de moitié, dans le cas de la compagnie Caledonian, à cause de la continuité du service ?

Je vois, en recourant à ce que dit le capitaine Huish, qu'il fait les remarques suivantes : " En réalité, nous ne faisons guère de différence entre nos meilleures pratiques, celles qui nous paient les plus fortes sommes, dans les taux que nous leur demandons et ceux que nous exigeons des petits expéditeurs, et le fret de quelques-unes d'entre elles est aussi considérable, et presque aussi constant, et bien moins coûteux, que celui que nous donne le département des postes ; mais tous les gérants de chemins de fer désirent agir libéralement envers une entreprise qui possède un caractère national, et c'est cette considération qui a porté la compagnie Caledonian à accepter ma recommandation qu'en égard à cette " constance de service, la moitié de la somme susdite devrait être déduite, et réduire par conséquent cette somme de 7s. 10½d. à 3s. 11½d. par mille." Je concours dans le raisonnement du capitaine Huish, mais avec tout mon désir d'agir libéralement envers le département des postes, je ne puis admettre la conclusion qu'il en tire. Le parlement du Canada a décidé que tous ceux qui se serviraient du chemin de fer paieraient le même taux, et comme de raison, si cette décision est bonne pour le public, elle est bonne aussi dans le cas du département des postes. En réalité, les compagnies de chemins de fer ne varient pas leurs tarifs en faveur de ceux qui expédient de grandes ou de petites quantités de fret.

208. Je vois que les paquets de journaux, qui sont expédiés en même quantité tous les jours, ne paient que moitié prix, en conséquence de l'uniformité et de la constance du service ;—n'est-ce pas le cas ?

Le chemin de fer Grand Tronc ne porte pas de paquets de journaux.

209. Je vois que Sir Rowland Hill, dans sa réponse à la question 1782, devant le comité de 1854, dit : " En prenant en considération que le service est quotidien, je ne suis pas certain, que si nous payions la même somme que paie le public pour l'envoi d'un seul paquet, nous ne paierions que dans quelques cas plus que nous ne payons aujourd'hui ; mais si le bureau de poste ne payait pas plus que le public n'a coutume de payer pour un service qui revient régulièrement tous les jours, alors nous paierions beaucoup moins. Je puis dire, comme exemple, que l'une de nos malles les moins coûteuses est celle pour laquelle nous avons fait un arrangement avec la compagnie de *Great Northern*, et en vertu duquel nous payons pour nos sacs de malle le prix ordinaire chargé pour le transport des paquets, c'est-à-dire, le prix entier que n'importe qui paierait pour un seul paquet ; et bien que nous épargnions à la compagnie tous les frais de la remise de ces sacs, et que nous payions plein prix, c'est une malle très-économique. Je sais que des personnes qui envoient des paquets de journaux tous les jours, paient sur quelques lignes—sur la *London and North-Western*, par exemple,—la moitié des taux ordinaires, et nous serions très contents d'être placés sur le même pied. Comme de raison, je parle des trains ordinaires. Lorsque nous prescrivons les heures du train, il est juste que nous payions pour ce privilège."—Que dites-vous à cela ?

Je ne puis dire quel est le taux pour les paquets de journaux en Angleterre.

210. M. Shanly, dans sa réponse à la question 17, posée par le comité de la chambre d'Assemblée, qui siégeait en 1860, dit :—" Il y a si peu d'articles de commerce général dans notre colonne de première classe, que nous ne croyons pas nécessaire de faire aucune réduction considérable pour le transport à une longue distance, comparativement au parcours partiel, et on ne le demande jamais. La compagnie d'Express fait une grande partie des affaires comprises dans notre colonne de fret de première classe ; nous en faisons bien peu."—Est-ce encore la même chose aujourd'hui ?

Non, je ne le crois pas. Le fret de première classe est en moindre quantité que celui des autres classes, mais il est considérable et va en augmentant.

211. M. Shanly dit : " nous en faisons bien peu."—Pensez-vous que cela ait cessé d'être vrai ?

Ce n'est pas le cas maintenant.

212. Pouvez-vous nous dire quelle est la variation comparative, ou en quelle proportion se trouve aujourd'hui le fret de première classe comparativement au total du fret ?

Non, je ne le puis.

PAR M. WICKSTEED :—

213. Vous avez dit que la dépense moyenne du roulage des trains, l'un dans l'autre, était d'environ 86 centins par mille, n'est-ce pas ?

Oui.

214. Quelles devraient être les recettes de ces trains pour les rendre assez profitables, en comptant les dépenses et l'intérêt ?

De \$1.75 à \$2.00. En Angleterre, l'on calcule que les profits nets d'un train, par mille, devrait être de 55 à 60 pour cent de ses recettes totales. C'est là le chiffre donné par le capitaine Huish, dans le livre déjà cité.

215. Cela s'appliquerait également aux trains de voyageurs et de fret ?

Oui. Les profits des trains de voyageurs sur le Grand Tronc, d'après les chiffres déjà donnés dans mon témoignage, sont d'environ 23 pour cent du total des recettes.

216. Regardez-vous les trains mixtes comme des trains de parcours ?

De parcours partiel, transportant le fret local.

216a. Sont-ils plus dispendieux que les trains de long parcours, et pourquoi ?

Oui, ils le sont ; ils font le trafic des stations locales, les dépenses de toutes ces stations s'y appliquent, et, comme leur marche est réglée de manière à ce qu'ils aillent à une plus grande vitesse que les trains de fret, ils ne portent pas plus que la moitié du poids ordinaire d'un train de fret ordinaire d'entier parcours.

217. Les trains de fret d'entier parcours arrêtent-ils à quelques stations ?

Seulement lorsque cela est nécessaire pour y prendre du bois et de l'eau.

218. Les trains mixtes arrêtent-ils à toutes les stations, et cela augmente-t-il la dépense, et, dans ce cas, pourquoi ?

Oui,—par l'application constante des freins qui augmentent la dépense.

219. Lorsque vous dites qu'un train devrait gagner de \$1.75 à \$2.00 par mille pour payer, voulez-vous parler d'un train de voyageurs, de cinq chars en moyenne, tel que mentionné dans une partie antérieure de votre témoignage ?

Oui.

220. De quel nombre de chars seraient respectivement composés un train mixte et un train de fret, rapportant la même somme ?

Pour un train mixte, dix ou douze chars de fret et un char de voyageurs tous bien remplis. Pour un train de fret, environ 20 chars d'environ 10 tonneaux de fret chaque, en moyenne.

221. Combien de bagage accordez-vous par voyageur ?

Cent livres.

222. Combien faites-vous payer pour bagage extra ?

Environ le double du prix du fret de première classe.

223. Le bagage extra est expédié dans le même char, mais pas dans le même compartiment que les malles ?

Oui.

224. Dans votre lettre au maître-général des postes, en date du 21 juillet 1863, vous donnez une estimation du surcroît de dépense pour le roulage des trains de nuit comparativement aux trains de jour,—croyez-vous encore que vos chiffres soient exacts, et avez-vous quelque chose à ajouter ou à changer aux raisons que vous avez données à ce sujet ?

Je crois que ce que j'ai dit est exact. J'ai déjà dit quel était le surcroît de dépenses aux stations pour le surcroît d'employés, de combustible, d'éclairage, etc., il y a plus d'employés sur les trains de nuit que sur les trains de jour. Le coût de quelques unes des voitures employées sur les trains de nuit est plus grand que celui des voitures des trains de jour. La nécessité d'expédier des trains de nuit exige un plus grand nombre de voitures, et les risques d'accidents sont plus grands la nuit que le jour. En examinant l'ensemble de toutes ces circonstances, je crois que l'estimation faite en juillet 1863 est plutôt au-dessous qu'au-dessus de la réalité.

225. En demandant un surcroît de compensation à cause de la rigueur de l'hiver en Canada, faites-vous cette demande à l'égard de toute la ligne du Grand Tronc, ou seulement à l'égard de cette partie que vous considérez comme étant plus défavorablement située, sous ce rapport, que les autres chemins de fer en Canada, ou dans les parties septentrionales des Etats-Unis ?

A l'égard des chemins de fer en Canada, je crois que notre ligne occupe une plus mauvaise position, relativement au climat, qu'aucune autre ; quant aux chemins de fer des Etats-Unis, je considère que la ligne du Grand Tronc, à l'est de Kingston, est plus dispendieuse et plus difficile à exploiter qu'aucune autre ligne du continent, sous le rapport du climat.

226. Quelle proportion de surcroît de dépenses pensez-vous être encourue, en raison de la plus grande rigueur du climat, sur cette partie de votre chemin de fer, située à l'est de Kingston, comparativement à celle qui est située à l'ouest de Kingston ?

Je vois que durant les deux dernières années, la moyenne des dépenses, y compris le renouvellement de la voie permanente, a été d'environ 70 pour cent des recettes. Si nous n'avions pas d'hiver en Canada, je ne crois pas qu'elle dépasserait 50 pour cent ; et sur ce surcroît de 20 pour cent, dû aux effets du climat, je suis d'opinion que les trois quarts proviennent sur la ligne de l'est de Kingston.

227. Vous voulez dire que le désavantage éprouvé par votre chemin de fer, à l'est de Kingston, sous le rapport du climat, relativement aux autres chemins de fer du Canada ou des États-Unis, équivaut à la somme mentionnée dans votre dernière réponse ?

C'est là mon opinion.

228. Quel est le coût du pont Victoria, à part l'intérêt accumulé depuis son achèvement ?

Un million et demi sterling.

229. Quel est le coût, par mille, des 912 milles de chemin de fer Grand Tronc du Canada, à part l'intérêt et le coût du pont Victoria ?

Le coût, y compris le matériel roulant, est entre neuf à dix mille louis sterling par mille.

230. Avez-vous quelques dépenses annuelles à faire à propos du pont Victoria, et quelles sont-elles ?

Il y a des gardiens à chaque extrémité, jour et nuit ; des ouvriers sont constamment employés à poser de nouveaux rivets ; des hommes sont employés à tenir la voie en bon état dans le pont, y compris les poutres sur lesquelles elle repose, et il faudra peindre le pont à certaines années d'intervalle, ce qui coûtera très cher.

231. Pouvez-vous donner une estimation de la moyenne de dépense annuelle ?

Non ; mais en y comprenant le peinturage, elle sera considérable sur un certain nombre d'années.

232. Avez-vous jamais fait d'arrangements avec quelqu'autre compagnie pour le passage de ses trains sur le pont, ou pour le transport du fret ou des voyageurs sur le pont pour cette compagnie, et dans ce cas, quel prix avez-vous demandé ?

Nuls trains autres que ceux du Grand Tronc ne sont jamais passés sur le pont jusqu'après l'amalgamation du chemin de fer de Champlain, mais durant trois ou quatre ans auparavant, pendant que la rivière était infranchissable, nous prenions les voyageurs du chemin de fer de Champlain entre Montréal et St. Lambert, en leur chargeant 25 centins par tête.

233. Dans votre mémoire imprimé, vous parlez du pont de Menai, sur le chemin de fer de Chester à Holyhead, et du paiement fait à son égard par le département des postes à la compagnie de chemin de fer ;—pouvez-vous donner plus de détails, à propos de ce paiement, que ce que vous dites dans votre mémoire ?

Je crois que ce que je dis dans mon mémoire est exact et représente exactement les faits.

234. Connaissez-vous les prix payés par les compagnies de chemins de fer, ou par les voyageurs dans les trains de chemins de fer, pour traverser le pont suspendu de Niagara ?

Il ne passe que des trains de voyageurs du Grand Occidental sur ce pont, et cette compagnie loue le pont à prix fixe par année, savoir : \$45,000 par année, pour le tablier du pont. Les voyageurs qui ont des billets du chemin de fer peuvent passer sur le pont pour le prix qu'ils ont payé pour ces billets, le péage étant compris dans les billets du chemin de fer. Si les voyageurs montent sur le convoi sans billets, on leur fait payer 25 centins pour traverser le pont.

235. Connaissez-vous le coût de ce pont suspendu ?

Entre cinq et six cent mille piastres.

PAR LE PRÉSIDENT.

236. Dans votre réponse à la question 214, vous dites que la moyenne des recettes devrait être de \$1.75 à \$2.00 par mille, et cette réponse est basée sur un calcul du capitaine Huish à l'égard des chemins de fer anglais.—Ce calcul n'est-il pas basé sur une somme qui suffirait à payer l'intérêt sur les frais de construction aussi bien que les dépenses ?

Oui.

237. La moyenne des déboursés de capital en Angleterre n'est-elle pas beaucoup plus forte que sur le Grand Tronc.

Oui.

238. Pouvez-vous dire qu'elle a été en moyenne la mise de fonds sur les chemins de fer anglais ?

Je pense qu'elle est maintenant de £35,000 à £40,000 par mille,—mais cela comprend l'intérêt payé pendant la construction des travaux.

239. Connaissez-vous la moyenne des recettes des chemins de fer anglais par mille ?

Je ne puis le dire de mémoire.

240. MM. Colburn et Holley disent, dans leur livre, qu'elle a été de \$1.44 en 1856. Je n'ai aucun doute que cela soit exact.

241. Connaissez-vous la moyenne des recettes de tous les chemins de fer de l'Etat de New-York ?

Je ne puis le dire de mémoire.

242. MM. Colburn et Holley disent qu'elle est de \$1.76.

Je n'ai aucun doute qu'elle soit plus élevée maintenant.

243. Les dépenses moyennes sont plus fortes sur les chemins de fer de New-York que sur le Grand Tronc, n'est-ce pas ?

Oui, dans la proportion de \$1 à 86cts, c'est-à-dire en comparant l'époque actuelle sur le Grand Tronc avec l'année 1855 dans l'Etat de New-York. Depuis cette époque, les dépenses par mille de parcours, sur les principales lignes de New-York, ont considérablement diminué.

244. Les recettes nécessaires dont vous parlez, \$1.75 à \$2.00, pour rendre les trains profitables, seraient beaucoup plus considérables qu'en Angleterre ou dans l'Etat de New-York en 1855.

La réponse que j'ai à faire à ceci est qu'en Canada nous avons moins de trains de voyageurs que sur les grandes lignes de l'Etat de New-York, et comme le capital employé à la construction des voies ferrées en Canada et aux Etats-Unis est à peu près le même, il nous faut nécessairement faire un plus grand profit sur chaque train qu'il n'est nécessaire d'en faire sur le grand nombre de trains dans l'Etat de New-York. Le même raisonnement s'applique à la comparaison entre le Canada et l'Angleterre. Dans ce dernier pays, les trains sont bien plus nombreux qu'en Canada, et comme de raison un moindre profit sur chacun d'eux produira un plus grand résultat total qu'au Canada, où les trains sont peu nombreux. De fait, la fréquence des trains en Angleterre comparativement au Canada est en plus grande proportion que le surcroît des frais de construction entre les deux pays.

245. Vous avez dit que chaque voyageur pouvait avoir 100 lbs. de bagage ; mais en réalité le poids des bagages n'est-il pas illimité ?

Non ; nous faisons payer l'excédant de poids ; telle est notre habitude.

246. Vous dites, en réponse à la question 220, que pour un train mixte, 10 ou 12 chars de fret et un char de voyageurs, tous bien remplis, et pour un train de fret, environ 20 chars d'environ 10 tonneaux de fret chacun, gagneraient \$1.75 à \$2.00 par mille ;—un char de voyageurs, bien rempli, ne gagnerait-il pas par lui-même \$1.80 par mille, sans égard aux chars de fret ?

Si tous les sièges d'un char de voyageurs étaient remplis, sur toute la route entre Montréal et Toronto, il donnerait \$1.50 par mille. En pratique, un char de voyageurs n'est jamais parfaitement rempli.

247. Quel est la moyenne du prix exigé des voyageurs locaux ?

Le prix varie sur les différentes sections de la ligne, et il varie en hiver et en été. La moyenne est actuellement de moins de 2cts. par mille entre Québec et Sarnia.

248. Vous avez parlé du coût des chars de nuit comme étant un article de dépenses de surcroît ;—les voyageurs paient-ils davantage pour s'en servir.

Oui,—50cts. par lit.

249. Cette surcharge n'a-t-elle pas pour but de compenser les dépenses supplémentaires de ce char ?

Oui.

250. En parlant du pont de Menai dans votre mémoire, à la page 19, vous dites :—
" Ce haut prix est payé à raison du coût du pont de Menai, pour lequel le département des

postes paie £20,000 sterling par année à la compagnie de Chester à Holyhead.”—Connaissez-vous l'arrangement fait avec la compagnie du chemin de fer de Chester à Holyhead ?

Je n'en connais pas les détails.

251. N'est-ce pas un arrangement fait avec la compagnie avant que le pont ne fût construit ?

Je crois que oui.

252. Sir Rowland Hill dit, en réponse à la question 74, devant le comité de 1855 :—“ En vertu d'un arrangement fait par la trésorerie avec la compagnie, il y a plusieurs années, le département des postes paie, pour le transport des malles entre Chester et Holyhead, une somme ronde de £30,000 par année; cette somme excède de beaucoup ce qui serait payé, en toute probabilité, en vertu d'un arbitrage. Autant que nous pouvons en juger, nous pensons qu'environ £14,000 ou £15,000 par année, sur les £30,000, c'est-à-dire, près de la moitié, peuvent être regardés comme un excédant de ce qui serait accordé par arbitrage; et la moitié de cet excédant devrait être en justice imputé à l'Irlande.”—Il porte à £14,000 ou £15,000 la somme payée à l'égard du pont. Est-ce exact ?

D'après la réponse de Sir Rowland Hill, cela ne paraît être simplement qu'une estimation de sa part sans une connaissance précise des faits. Si le prix spécial payé à cause du pont n'excède pas £15,000, cela laisse le taux du paiement, sur le chemin de fer proprement dit, à près de 50 pour cent de plus que sur toute autre ligne anglaise. Si le prix spécial est la somme que j'ai mentionnée, et que l'on me dit être exact, cela laisse le paiement, pour le chemin de fer proprement dit, à un chiffre qui ne varie pas beaucoup de ce qui est payé sur les autres lignes.

253. Cet arrangement n'avait-il pas été fait par la trésorerie, et non pas par le département des postes, avant que le pont ne fût construit ?

Je crois que oui.

254. La somme payée ne doit-elle pas être réduite en proportion des recettes de la compagnie ?

Je ne sache pas que tel soit l'arrangement, et je crois que le paiement n'a pas été réduit jusqu'ici, autant que je sache.

255. A la question 3779, devant le même comité, l'on demande à M. Page de dire quels autres chemins de fer reçoivent des compensations élevées, et en réponse il dit :—“ Je crois que le prix le plus élevé qui soit payé à aucune compagnie en Angleterre est payé à celle de Chester à Holyhead, qui s'élève à 5s. par mille pour les trains-poste de jour et de nuit.” Et sur demande qui lui est faite de dire quelle est la somme réelle, il répond :—“ Nous payons une somme annuelle de £30,000, ce qui, en calculant, revient à environ 5s. par mille pour chaque train.” On lui demande alors si c'est là une somme fixe constatée, et il répond :—“ Ces £30,000 sont une somme fixe qui devait être payée pendant cinq ans, lesquels sont expirés en mars dernier, et elle sera continuée ou arrêtée, suivant ce qu'auront été les recettes de la compagnie.”—Pensez-vous que cela soit un exposé exact de l'arrangement conclu entre le gouvernement et la compagnie de Chester à Holyhead ?

S'il est payé 5s. par mille au chemin de fer de Chester à Holyhead, c'est environ 3s. de plus par mille que ce qui est payé, en moyenne, aux autres chemins de fer anglais. Quant à la réduction de ce taux en proportion des recettes de la compagnie, je vois que dans le budget soumis au parlement anglais pour le transport des malles par chemins de fer durant l'année 1863-64, l'article de la compagnie de Chester à Holyhead est porté à £30,000. Le témoignage de M. Page en 1855 quant à la réduction anticipée du taux de paiement ne s'est donc pas encore réalisé.

PAR M. WICKSTEED :—

256. Dans une partie antérieure de votre témoignage, vous avez dit quelles étaient les recettes moyennes, par train et par mille, sur votre chemin de fer, d'après le rapport semi-annuel. Il appert d'après ce même rapport que les profits nets de la compagnie ne lui permettent pas de payer l'intérêt sur tout le capital. Quelle proportion faudrait-il ajouter aux recettes moyennes de chaque train, pour lui permettre de payer 5 pour cent sur tout le capital de toutes sortes, en supposant que les dépenses de la compagnie ne fussent pas augmentées, mais seulement les recettes ?

Environ 50 pour cent des recettes brutes.

PAR LE PRÉSIDENT :—

257. Les recettes de la compagnie pourraient être doublées sans augmenter les dépenses ?
Où sans augmentation sensible.

M. Brydges étant informé qu'il peut ajouter ce qu'il voudra, dit qu'il n'a rien à ajouter à présent à son témoignage. Il dépose le tarif mentionné dans la question 188.
(Il est inséré plus haut, à la suite de la convention qui suit la réponse à la question 176.)

M. Griffin dit qu'il n'a aucune question à poser à M. Brydges.

C. J. BRYDGES.

28 février 1865.

L'honorable JOHN SANDFIELD MACDONALD est assermenté et examiné :—

PAR LE PRÉSIDENT :—

258. Vous étiez procureur-général pour le Haut-Canada et premier ministre en 1863, n'est-ce pas ?

Oui.

259. M. Brydges dit dans ses réponses aux questions 49 à 63, ce qui suit :— " 49. Les changements du mois de mai 1863 furent-ils faits à la suite d'une demande du département des postes ?—Non, ce ne fut pas à la suite d'une demande par écrit, mais après de fréquentes entrevues entre le maître-général des postes, M. Foley, le chef du gouvernement, M. Sandfield Macdonald et moi-même. Ils prétendaient que le département des postes avait le droit d'exiger que la marche des trains fût d'accord avec les besoins du service, tandis que de mon côté, je me montrais prêt à le faire moyennant un paiement raisonnable. Enfin, je consentis à mettre en force les tableaux du mois de mai 1863, sur la promesse qu'ils me firent que la question de paiement serait réglée sans délai.—50. Il n'y avait eu jusqu'alors aucun arrêt en conseil ni demande écrite requérant la compagnie de changer la marche de ses trains ?—Non.—51. Quand les trains furent-ils changés ?—Le 18 mai 1863.—52. En quoi consistait ce changement ?—Il consista à expédier un train de nuit entre Montréal et Québec, aller et retour, en correspondance avec les trains de jour entre Toronto et Montréal, et un autre train semblable entre Toronto et Montréal, aller et retour.—53. Le changement fait le 18 mai 1863 existe-t-il encore ?—Oui ; il n'y eut aucun changement par suite de l'arrêt en conseil du mois d'août 1863.—54. Voulez-vous dire que ces changements n'eussent pas été faits, si ce n'eût été des promesses que vous reçûtes en avril ou mai 1863 ?—Certainement.—55. Jugeâtes-vous ces changements profitables ou non à la compagnie ?—Très-peu profitables, et je ne les eusse pas effectués, si ce n'eût été en considération des demandes et des promesses du gouvernement.—56. Vous pensez que des trains de Toronto à Québec, interrompus à Montréal pour la nuit, répondraient autant qu'aujourd'hui aux exigences du transport des voyageurs ?—Sans doute, si je n'étais empêché par le service postal, je n'expédierais que des trains de jour entre Toronto et Montréal et entre Montréal et Québec.—57. Vos recettes du service des voyageurs se sont considérablement accrues depuis votre entrée en fonctions ?—Oui ; le nombre des voyageurs pour le semestre de juin 1862 était de 331,277, pour celui de 1864 il s'est élevé à 523,284.—58. Pouvez-vous indiquer la proportion des voyageurs de parcours complet et de parcours partiel ?—L'accroissement des premiers a été d'environ 43,000, et d'environ 147,000 pour les derniers.—59. Ne pensez-vous pas qu'un changement dans le système suivi entre les mois de janvier et mai 1863 ferait du tort à un trafic de voyageurs aussi considérable que celui que vous venez de mentionner ?—Non, je ferais ce changement demain si je n'étais empêché par le département des postes.—60. Avez-vous effectué quelque changement dans les trains à l'ouest de Toronto d'accord avec les demandes du maître-général des postes et de M. Macdonald en mai 1863 ?—Oui, par un double service entre Toronto et Sarnia pour correspondre avec celui de Toronto et Montréal.—61. Ce changement n'eut-il pour but que de satisfaire le département ?—Pas uniquement.—62. N'eût été la demande des autorités postales, eussiez-vous effectué ce

changement pour répondre aux besoins de votre trafic de voyageurs ?—Il n'eût pas été aussi considérable.—63. Vous affirmez que ce fut à la demande du maître-général des postes et de M. Macdonald que fut fait le changement qui s'appliquait à la marche des trains à l'ouest, comme à l'est de Toronto ?—Oui."—Veuillez nous dire ce que vous vous rappelez s'être passé en ces occasions ?

Lorsque le gouvernement Macdonald-Sicotte est monté au pouvoir, en 1862, il y avait, je crois, deux trains par jour entre Montréal et Québec. Ce gouvernement annula le renvoi à un arbitrage des difficultés postales entre le Grand Tronc et le gouvernement, qui avait été ordonné par nos prédécesseurs. M. Brydges, M. Watkins et autres attachés au Grand Tronc protestèrent, tant par écrit que verbalement, contre la conduite suivie par le gouvernement. On m'assura fréquemment moi-même qu'à moins qu'une nouvelle aide, sous une forme ou sous une autre, ne fût donnée au Grand Tronc, il était incertain si le chemin pourrait continuer à fonctionner. Je maintenais que les arrangements en force relativement à la compensation accordée pour le service postal devaient être regardés comme suffisants, ce que M. Brydges avait souvent nié. Dans le cours de novembre 1862, je crois, il fut fait un changement, soit dans la marche des trains, soit en enlevant complètement l'un des trains, qui diminuait considérablement les facilités dont le public avait joui jusque-là, relativement au service postal. Le maître-général des postes, M. Foley, fut chargé d'attirer l'attention de M. Brydges sur ce changement, qui avait été fait sans que le moindre avis en eût été donné, que je sache, excepté peut-être un court avis aux autorités du département des postes que la malle pouvait être envoyée par le train tel qu'établi. Je pensai avec mes collègues à cette époque, que c'était là l'un des moyens par lesquels on voulait forcer le gouvernement à se rendre aux demandes de la compagnie, et nous ne voulions pas accorder l'augmentation demandée pendant les préparatifs que nous faisons pour faire sanctionner par la législature un moyen par lequel le différend qui existait entre le gouvernement et le Grand Tronc pût être renvoyé à un arbitrage en vertu d'une loi. Il est vrai que M. Brydges a toujours dit qu'il était prêt à donner au département toutes les facilités en son pouvoir pour l'expédition des malles, mais qu'il fallait que le département lui en donnât l'ordre, et qu'il demanderait une compensation spéciale pour cela. Si je me rappelle bien, le maître-général des postes refusa de donner aucun ordre ;—dans tous les cas, le gouvernement avait décidé de s'abstenir de prendre le contrôle des heures de marche du Grand Tronc, par des ordres verbaux ou du département. Lorsque je dis à M. Brydges qu'il était étrange que tant que nos prédécesseurs avaient été au pouvoir, il n'avait été fait aucun changement dans la marche des trains de Québec, tel que celui qu'il venait de faire, et que ce n'était que depuis qu'un changement de gouvernement avait eu lieu qu'il avait exercé le droit de changer les trains, il me répondit que l'ancien gouvernement avait montré une disposition à s'occuper de la question, en renvoyant la question de rémunération à un arbitrage, et l'espoir d'un résultat favorable de cet arbitrage avait porté la compagnie à continuer, bien que cela fût à son grand détriment, à faire marcher le train jusqu'à l'époque du changement, et que ce n'était qu'à son corps défendant qu'il avait été forcé de faire ce changement. J'ai déjà dit qu'il m'avait toujours pressé, et de fait qu'il m'avait invité de lui faire donner des ordres pour faire changer la marche des trains de manière à convenir aux besoins du département des postes, et qu'il s'y conformerait volontiers. Un *bill* fut présenté, durant la session de 1863, par lequel un mode de réglemeut devait être adopté relativement à la compensation du service postal fait par le Grand Tronc. Cette mesure ne devint pas loi, en conséquence d'une décision prise par le gouvernement de s'occuper lui-même de la question de compensation à la compagnie. M. Brydges me pressait constamment de voir à ce que l'affaire fût prise en considération par le gouvernement ou le département des postes, parce que la position des affaires de la compagnie empirait. La dissolution du parlement et les élections qui s'en suivirent empêchèrent le gouvernement de s'occuper de cette question aussi tôt que nous l'avions désiré. C'est pendant cet intervalle que j'ai dû converser avec M. Brydges à propos des inconvénients soufferts par le public à cause de son changement de trains, contre lequel le maître-général des postes avait fait des remontrances quelques mois auparavant. Je puis lui avoir dit que ses chances de réussite auprès du gouvernement ne seraient pas accrues en essayant, comme il le faisait, de punir le public en changeant les trains de cette manière, et que je croyais qu'il valait bien mieux, dans l'intérêt de la compagnie, se mettre bien avec le public, qui était très jaloux des nombreuses tentatives du Grand Tronc pour obtenir de l'argent du coffre public, ou des paroles à cet effet. M. Brydges,

en cette circonstance comme dans toutes les autres, répéta qu'il était prêt à changer la marche des trains pour accroître les facilités de transport des malles, si on lui en donnait l'ordre. Comme je savais que le gouvernement avait décidé de ne pas contrôler ni paraître contrôler la marche des trains sur le Grand Tronc, ce qui aurait donné à M. Brydges l'avantage qu'il désirait obtenir pour demander une plus forte compensation, j'évitai soigneusement et refusai même de donner aucun ordre. Je ne promis, non plus, aucune compensation, directement ou indirectement, au-delà de ce que j'ai déjà rapporté comme suggestion de ma part pour l'engager à ne pas soulever le préjugé du public. Il est vrai que M. Brydges savait que la généralité des membres de la chambre, qui accordaient leur confiance au gouvernement, avaient exprimé l'avis que le gouvernement devait s'occuper de cette question plutôt que la législature, tel qu'on le proposait,—et qu'un grand nombre d'amis du gouvernement suggéraient une marge pour l'action du gouvernement allant jusqu'à \$150 par mille, d'autres \$140, d'autres \$130, et d'autres \$100. Le chiffre le plus élevé devait comprendre le service accessoire et les conducteurs. M. Brydges peut avoir été induit à faire le changement en mai 1863, par l'espoir qu'une subvention plus favorable au Grand Tronc pourrait surgir de la reprise en considération de la question.

260. Alors je comprends que vous dites que vous n'avez ni ordonné ni demandé qu'il fût mis un train de nuit entre Montréal et Québec, en chaque sens, pour correspondre avec la marche des trains de Montréal à Toronto ?

A moins que ce que je lui ai dit que les changements qu'il avait faits étaient pleins d'inconvénients ne soit interprété comme une demande. Je n'ai donné aucun ordre.

261. Ou un train de nuit entre Toronto et Montréal, en chaque sens; ce sont là les changements que l'on dit avoir eu lieu ?

Certainement non.

262. Vous avez dit que votre gouvernement était bien décidé de ne pas contrôler ou paraître contrôler la marche des trains de la compagnie du Grand Tronc. Vous rappelant cela, croyez-vous possible que vous ayez ordonné les changements importants dans la marche des trains dont M. Brydges a parlé ?

Je ne le pouvais pas; et je puis ajouter que j'ai fréquemment dit au maître-général des postes de faire bien attention de ne pas s'engager verbalement à aucun arrangement qui fût contraire à ses communications officielles avec le Grand Tronc.

263. Vous rappelez-vous avoir demandé un changement dans le service à l'ouest de Toronto ?

Jamais; cette question ne m'a jamais été soumise, autant que je me rappelle.

PAR M. BRYDGES:—

264. Vous dites que votre gouvernement avait décidé de n'exercer aucun contrôle quelconque sur la marche des trains, et que vous avez particulièrement dit au maître-général des postes de ne pas faire en conversation privée ce qu'il ne devait pas faire officiellement ?

Le gouvernement n'a jamais ignoré son droit de contrôler l'heure de marche des trains, que la loi lui permettait d'exiger; mais je répète que le gouvernement ne voulait pas exercer ce pouvoir, depuis son entrée au pouvoir jusqu'à ce que je m'en sois retiré.

265. Alors, je comprends que vous dites que de fait le gouvernement n'a jamais, pendant que vous en étiez le chef, donné aucun ordre officiel à la compagnie à ce sujet ?

Pas que je sache ou que je me rappelle. Je veux dire dans le sens que M. Brydges désirait que nous le fissions.

266. Voulez-vous avoir la bonté d'écouter la lecture de la lettre suivante, qui m'a été adressée officiellement par le secrétaire du département des postes, le 16 septembre 1862, et dire si cette lettre n'est pas un ordre officiel d'expédier les trains d'une certaine manière ?

“ DÉPARTEMENT DES POSTES,

“ 16 septembre 1862.

“ MONSIEUR,—Relativement aux observations que vous avez adressées au maître-général des postes, le 28 ultimo, au sujet du temps d'arrêt pendant lequel les malles venant de l'ouest à destination du siège du gouvernement, sont retenues à Montréal, depuis le 8

courant, je suis chargé, par le maître-général des postes, de vous informer qu'il considère cette interruption des trains contraire à l'article des statuts qui règle le transport des malles par le Grand Tronc.

“ Le sens de la loi ne saurait permettre qu'une compagnie de chemin de fer chargée de transporter les malles entre deux villes sur la partie la plus importante de la ligne puisse à son gré, malgré les représentations du maître-général des postes, interrompre le service et retenir les lettres pendant 17 heures à une station. Le maître-général des postes me charge donc de vous inviter à rétablir la communication non-interrompue entre Toronto et Québec, de façon à ce que les malles soient expédiées et délivrées, aux points extrêmes comme aux stations intermédiaires, sans autres interruptions ni arrêts que ceux qui sont nécessités par les besoins du service.

“ (Signé), WM. WHITE, Secrétaire,

“ C. J. BRYDGES, écuyer,
“ Chemin de fer Grand Tronc, Montréal.”

Je ne sache pas qu'une telle lettre ait été écrite. Elle doit avoir été écrite plutôt comme une suggestion indiquant l'inconvénient éprouvé par le public que comme un ordre positif. Ce qui prouve que M. Brydges lui-même ne la regardait pas comme un ordre positif, c'est qu'il a refusé d'obéir à ce que la loi lui enjoignait de faire lorsqu'il serait requis de faire quelques services particuliers.

267. La question n'était pas sur l'interprétation que j'ai formée moi-même à cette lettre, ou sur ce qui a été fait ensuite, mais bien si cette lettre, et surtout les mots “ le maître-général des postes me charge de vous inviter à établir la communication non-interrompue entre Toronto et Québec,” n'étaient pas un ordre officiel positif de faire marcher les trains d'une manière particulière pour la commodité du département des postes ?

Je m'en tiens aux termes de ma dernière réponse ; à mon avis, c'était plutôt une suggestion qu'un ordre positif.

268. Savez-vous que le 11 décembre 1862, une lettre me fut adressée par M. Griffin, officiellement, disant qu'elle était écrite par ordre du maître-général des postes, demandant de nouveau l'expédition de certains trains particuliers, dans laquelle il entrait dans de plus grands détails sur le service qu'il voulait faire accomplir, et dans laquelle il disait entre autres choses :—“ Le maître-général des postes approuve l'arrangement actuel des services entre Montréal et Toronto, pourvu qu'il y ait, tous les jours, un service régulier, aller et retour. De Toronto à London, il demande un service journalier continu, de façon à ce que les malles de Montréal et des localités intermédiaires soient expédiées à l'ouest à l'arrivée des trains à Toronto, et que les malles de London et des localités intermédiaires soient rendues à Toronto à temps pour correspondre avec les trains de l'est. Il demande que la malle parte de Montréal pour Québec à l'arrivée des trains de l'ouest, et que la malle ne parte pas de la Pointe-Lévi pour l'ouest avant 4 heures de l'après-midi de façon à correspondre à Montréal avec le train qui se rend à l'ouest. A l'ouest de London et à l'est de la Pointe-Lévi, les arrangements resteront les mêmes. De Montréal à Portland, le maître-général des postes demande un train hebdomadaire expédié immédiatement à l'arrivée de la malle de l'ouest à destination d'Europe, et correspondant avec le départ du vapeur de Portland ; de même un train de Portland à Montréal immédiatement après l'arrivée du vapeur d'Europe.”—N'est-ce pas là un ordre positif du département des postes, d'expédier des trains non-seulement dans un certain sens, mais à des heures particulières ?

La lettre parle pour elle-même. Je répète que l'intention du gouvernement, comme je l'ai déjà dit, était de laisser le Grand Tronc agir à sa guise à l'égard de l'expédition des trains, tout en faisant des remontrances contre un changement qui incommodait le public.

269. Je suppose qu'il y a une différence entre des suggestions et des ordres, et que lorsque des lettres ordonnent de faire certaines choses, un pareil langage ne tombe pas sous l'acception ordinaire d'une suggestion ?

La lettre parle pour elle-même.

270. Alors, l'intention bien arrêtée du gouvernement, telle que vous l'avez expliquée, n'a jamais été modifiée ?

Pas que je sache.

271. Pensez-vous qu'un *bill* présenté par un membre du gouvernement engage le gouvernement dont il fait partie à suivre la ligne de conduite indiquée dans ce *bill* ?

Oui, mais il ne faut pas le regarder comme obligatoire jusqu'à ce qu'il soit devenu loi.

272. Un *bill* a été présenté au parlement, le 18 mars 1863, par le maître-général des postes, à propos de l'arbitrage du service postal par chemin de fer, etc., et ce *bill* était une mesure du gouvernement, n'est-ce pas ?

Oui.

273. Vous admettez que ceci est une copie de ce *bill* ?

Je suppose que c'est le même *bill*.

274. Je trouve dans ce *bill* les clauses suivantes :—“ Relativement aux chemins de fer déjà construits ou en voie de l'être, ou qui le seront à l'avenir en cette province, le maître-général des postes pourra, par avis par écrit revêtu de sa signature, et remis à la compagnie de chemin de fer, exiger que les malles et les officiers du bureau de poste, accompagnent les malles ou autrement, soient transportés et expédiés par ce chemin de fer, dans les trains ordinaires ou dans des trains spéciaux, selon qu'il pourra le désirer, aux heures, de jour ou de nuit, qu'il pourra fixer..... ; et pourvu aussi que si le maître-général des postes exigeait en aucun temps la circulation journalière d'un train ou de trains à des heures différentes de celles ordinairement arrêtées par la compagnie de chemin de fer à cette époque, il devra en donner sept jours d'avis préalable.”—Ces clauses n'indiquent-elles pas que l'intention du gouvernement était de promulguer tels ordres relativement à la marche des trains qui puissent répondre à ses besoins, et non pas de se contenter des trains que la compagnie pourrait expédier ?

Je réponds que nous étions sur le point de législater à nouveau relativement au service postal et au moyen d'établir une compensation ; par conséquent nous avons cru nécessaire de définir plus particulièrement que ce qui était contenu dans aucune loi antérieure la manière dont le service devait être fait, et l'obligation de la compagnie de remplir ses engagements. Il n'avait aucun rapport avec les arrangements alors existants.

275. Mais le *bill* dit positivement que le gouvernement aura droit de fixer les trains et c'était là la politique contenue dans le *bill*.

Partie de la politique contenue dans le *bill*.

276. Le *bill* n'est jamais devenu loi ?

Le *bill* n'est jamais devenu loi ; l'opinion publique y était opposée, et il fallut l'abandonner.

277. A la fin de la session de 1863, vers la fin d'avril ou au commencement de mai, nous avons eu, vous et moi, des discussions à ce sujet, et ces discussions eurent pour résultat, après des demandes réitérées de votre part et de celle du maître-général des postes, de me faire consentir à mettre un train pour répondre aux besoins du département des postes, sur votre promesse de faire régler la question de rémunération avant les élections alors prochaines ;—n'est-ce pas le cas ?

J'ai déjà dit, dans mon interrogatoire principal, la nature et la substance de toutes les conversations que j'ai eues avec M. Brydges. A la fin de cette session, le maître-général des postes, M. Foley, résigna, en sorte qu'il ne pouvait pas avoir fait cette promesse à cette époque. Je ne me rappelle aucunement d'aucun changement fait dans la marche des trains alors, spécialement dans le but de répondre aux besoins du département des postes.

278. Le 6 mai 1863, j'adressai à M. Griffin, sous-maître-général des postes, une lettre conçue en ces termes :—

“ CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

“ BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,

Montréal, 6 mai 1863.

“ CHER MONSIEUR,—Pour remplir la promesse que je vous ai faite lors de nos conversations en présence de MM. Sandfield Macdonald et Foley, samedi dernier, je prends la liberté de vous transmettre le tableau des heures de départ des trains sur ce chemin de fer, durant l'été prochain à commencer de lundi, 18 mai courant :—

" A L'OUEST DE MONTRÉAL.

" *Trains descendant.*

" Partiront de Détroit (heure de Chicago) à.....	6.10 a.m.	6.10 p.m.
" Partiront de Sarnia (heure de Toronto) à.....	9.20 a.m.	9.15 p.m.
" Arriveront à Toronto (heure de Toronto) à.....	4.20 p.m.	5.30 a.m.
" Partiront de Toronto (heure de Montréal) à.....	5.15 p.m.	7.00 a.m.
" Arriveront à Montréal (heure de Montréal) à.....	9.00 a.m.	10.30 p.m.

" *Trains montant.*

" Partiront de Montréal (heure de Montréal) à.....	7.30 a.m.	6.00 p.m.
" Arriveront à Toronto (heure de Montréal) à.....	11.15 p.m.	10.00 a.m.
" Partiront de Toronto (heure de Toronto) à.....	11.15 p.m.	10.00 a.m.
" Arriveront à Sarnia (heure de Toronto) à.....	5.50 a.m.	5.25 p.m.
" Arriveront à Détroit (heure de Chicago) à.....	8.10 a.m.	8.10 p.m.

" A L'EST DE MONTRÉAL.

" *Trains descendant.*

" Train mixte de Montréal à Island Pond à.....	8.30 a.m.
" Train express de Montréal à.....	3.30 p.m.
" Arrivant à Québec à.....	10.00 p.m.
" Train omnibus de Montréal à.....	5.00 p.m.
" Arrivant à Island Pond à.....	12.00 (minuit.)
" Un train mixte partira de Richmond pour la Pointe-Lévi à.....	4.30 a.m.
" Arrivant à.....	12.00 (midi.)
" Un train de fret partira de Montréal à.....	11.00 p.m.
" Arrivant à Richmond à 4.00 a.m. Ce train peut prendre les sacs en destination de Québec qui arriveront à Montréal par le train de l'ouest à.....	10.30 p.m.

" *Trains montant.*

" Train express de la Pointe-Lévi à.....	3.30 p.m.
" Arrivant à Montréal à.....	10.00 p.m.
" Train mixte de la Pointe-Lévi.....	6.00 p.m.
" Arrivant à Richmond à.....	1.00 a.m.
" Train mixte d'Island Pond à.....	9.00 a.m.
" Arrivant à Montréal à temps pour se relier au train quotidien de l'ouest.....	7.00 a.m.
" Ce train passera à Richmond à 2.00 a.m., et il pourra prendre les malles du train de Québec pour les remettre au train quotidien de l'ouest de Montréal.	
" Train omnibus à Island Pond à.....	7.00 a.m.
" Arrivant à Montréal à.....	2.00 p.m.

" En vertu des arrangements ci-dessus, il y aura deux trains quotidiens entre Détroit et Montréal et entre Montréal et Québec, établissant une communication directe, sans aucun retard nulle part, entre cette dernière ville et les bureaux de poste qui en sont à l'ouest.

" J'espère que le développement de nos affaires et le réglemeut de la question postale nous permettront de maintenir ces arrangements, qui ont été faits dans l'intérêt du public et du département des postes.

" Les arrangements dont j'ai parlé auront lieu le 18 du courant.

" Votre dévoué,

" (Signé),

C. J. BRYDGES.

" W. H. Griffin écuier,

" Sous-maître-général des postes,

" Québec."

—Cet arrangement des trains n'a-t-il pas été fait à votre demande et sur votre promesse que le taux de rémunération serait fixé avant les élections ?

Je n'ai aucun souvenir des changements qui sont indiqués dans ce document, et je répète que toute promesse de nous occuper de la question de la rémunération du service postal avant les élections, n'avait aucun rapport quelconque avec les changements qui ont pu être apportés par la compagnie dans la marche de ses trains.

279. Vous êtes-vous jamais objecté à la lettre que je viens de vous lire, disant que les changements seraient faits conformément à nos consultations, comme étant inexacte sous le rapport des faits ?

Je n'ai aucun souvenir d'avoir jamais vu cette lettre ou d'avoir été consulté à son égard.

280. N'avez-vous pas promis positivement que le taux de rémunération serait réglé par le gouvernement avant les élections alors prochaines ?

Je ne puis nier avoir fait cette promesse, c'est-à-dire que le gouvernement s'occuperait de la question dans le but de la régler avant les élections, et je désirais sincèrement remplir cette promesse. La raison qui m'en a empêché est que sept de mes collègues sortirent du gouvernement avant la prorogation de la chambre, ou immédiatement après la prorogation, et en ayant la permission de Son Excellence, j'invitai d'autres messieurs à les remplacer. Il me fut impossible d'obtenir leur consentement à entreprendre l'investigation, parce qu'ils ne voulaient prendre aucune responsabilité entraînant l'emploi des deniers de la province avant que d'être réélus par leurs commettants. La question fut ensuite abordée par M. Mowat, le successeur de M. Foley comme maître-général des postes, comme on peut le voir par son rapport officiel.

281. Ne m'avez-vous pas dit, après la résignation dont vous parlez, qu'il était entendu par ceux qui entraient dans le gouvernement, après quelques réunions de vos partisans, que la question devait être réglée avant les élections ?

Je ne me rappelle pas avoir dit cela ; mais je répète de nouveau que je pressais un règlement auprès de mes collègues, pour la raison que j'avais, avant leur entrée dans le gouvernement, formellement promis que la question serait examinée avant les élections, mais je ne pus les y faire consentir, pour les raisons que j'ai déjà données. Je n'ai aucun doute que M. Brydges a pu rester sous l'impression, d'après les conversations qu'il a eues avec moi, que mes nouveaux collègues entreprendraient cette tâche avant les élections.

282. En réalité, les promesses qui ont été faites, et sur la foi desquelles je prétends avoir fait les changements en question dans la marche des trains, ces changements et ces promesses ayant été faits en même temps, — n'ont pas été remplis ?

Ces promesses n'ont pas été remplies. Je nie que les changements dans la marche des trains, s'il en a été proposé, aient eu le moindre effet sur l'intention du gouvernement à l'égard de la question postale.

283. Ne vous ai-je pas pressé le plus possible de remplir les promesses qui avaient été faites, tant verbalement que par lettres ?

J'ai en effet reçu des lettres à ce sujet. Personne n'aurait pu travailler plus assidûment que M. Brydges, depuis le premier jour de mon entrée au gouvernement jusqu'à ma résignation, couvrant une période de près de deux ans, à faire reconnaître par le gouvernement l'importance de la réclamation de la compagnie pour la rémunération du service postal.

284. Vous rappelez-vous avoir reçu une lettre de moi, en date du 23 octobre 1862, dont celle que je produis maintenant est une copie marquée J. ?

[Copie.]

“CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.

“Bureau du Directeur-Gérant.

“Québec, 23 octobre, 11 heures P. M., 1862.

“MON CHER MONSIEUR,—Je viens d'arriver de Montréal, malgré une dépêche que j'ai reçue aujourd'hui de M. Foley, me disant qu'il ne serait pas prêt avant mardi prochain à faire rapport au conseil sur la question postale. Je dois vous demander, comme chef du gouvernement, d'examiner sérieusement la position dans laquelle se trouve située cette question.

“ Avant que vous ne partiez tous pour l'ouest avec Lord Monck, vous m'avez promis qu'aussitôt que vous seriez de retour cette question serait réglée, et M. Foley, que je vis avant votre départ, me dit qu'il serait prêt à en finir sous un mois de cette date. Il y a maintenant près de six semaines de cela.

“ J'ai vu M. Foley la semaine dernière, le lendemain du retour du gouverneur-général, et vendredi dernier M. Foley m'écrivit, exprimant son regret de ce qu'il ne pouvait pas terminer son rapport cette semaine-là, à temps pour que je pus communiquer avec l'Angleterre par le steamer de cette semaine, mais disant: “ vous pouvez cependant compter que vous pourrez le faire par le prochain steamer.” J'ai vu M. Foley et vous samedi dernier, lorsque la même chose me fut répétée, et je communiquai le fait qu'une décision serait rendue cette semaine, par télégraphe *viâ* la Pointe-aux-Pères, samedi dernier.

“ Il fut entendu que je devais venir ici mardi dernier, afin que la question fût réglée au plus tard demain.

“ Au moment où je me préparais à partir de Montréal, je reçus une dépêche de M. Griffin, me disant que M. Foley ne serait pas prêt avant jeudi, et me demandant de venir aujourd'hui.

“ Je répondis à M. Foley que je serais certainement ici, et que je comptais sur sa promesse de régler l'affaire cette semaine. Je vous envoyai une dépêche au même effet.

“ Environ une heure avant le départ du convoi, aujourd'hui, je reçus une dépêche de M. Foley me disant qu'il ne serait prêt à faire rapport que mardi prochain, et me demandant de remettre mon voyage à lundi soir.

“ Je me décidai à venir tel qu'il était convenu, et me voici.

“ Je vous demande maintenant, parce que c'est une question importante et pour la compagnie et pour le gouvernement, de régler cette question cette semaine conformément à vos promesses.

“ Si vous ne le faites pas, je serai personnellement placé dans une très fausse position, et cela fera naître des soupçons en Angleterre que je serais très fâché de voir soulever, d'autant plus que j'apprends que M. Howland s'y rend par le steamer de samedi, et je suis convaincu que s'il part du Canada sans que le gouvernement ait réglé une affaire aussi importante affectant le département dont il est le chef, l'on croira en Angleterre qu'il y a quelques raisons inexplicables pour remettre cette affaire et ne pas remplir les promesses que j'ai été autorisé par vous et M. Foley à faire à mes commettants en Angleterre, que la question serait réglée cette semaine sans faute.

“ Veuillez me faire savoir à quelle heure je pourrai vous voir demain matin.

“ Votre très-obéissant,

“ (Signé,)

C. J. BRYDGES.

“ L'honorable J. S. Macdonald.”

Je n'ai aucun doute de l'avoir reçue.

PAR LE PRÉSIDENT :—

285. Les lettres du 16 septembre 1862, et du 11 décembre 1862, ne vous ont pas été soumises ?

Non, autant que je m'en rappelle.

PAR M. BRYDGES :—

286. En autant que le maître-général des postes a pu demander l'expédition de trains spéciaux par ces lettres, il agissait en contravention à la ligne de conduite arrêtée de votre gouvernement ?

Oui, car l'intention du gouvernement était de se servir des trains ordinaires de la compagnie, et non pas d'exiger des trains spéciaux, excepté pour des besoins extraordinaires, comme d'aller et venir de Portland avec les malles Anglaises.

287. Ne m'avez-vous pas dit, vers l'époque mentionnée dans ma lettre à M. Griffin du 6 mai 1863, ou en quelque autre temps, que si nous ne faisons pas marcher les trains de manière à convenir au département des postes, une requête serait présentée à la cour du banc de la reine à Toronto, afin d'en obtenir un bref de *Mandamus* pour nous obliger de le faire ?

M. Brydges m'a souvent assuré que les embarras de la compagnie causeraient très-probablement la suspension des trains sur toute la ligne, à moins que justice ne lui fût rendue par le gouvernement canadien, et il ajoutait.—que deviendront alors les malles? J'avais coutume de répondre que nous en courrions le risque, et que tant que le chemin serait en opération, je n'avais aucun doute que le gouvernement pouvait exercer le pouvoir de contrôler la marche des trains s'il le désirait, et qu'il pourrait demander un *Mandamus* pour forcer la compagnie d'obéir à ses ordres. Je ne parlais aucunement de ce procédé comme étant une menace.

J. S. MACDONALD.

WILLIAM HENRY GRIFFIN, écuyer, sous-maître-général des postes, est assermenté et interrogé :—

PAR LE PRÉSIDENT :—

288. Vous êtes depuis plusieurs années sous-maître-général des postes ?

Oui.

289. Les arrangements des détails pratiques du département retombent sur vous ?

Oui, depuis 1857, en vertu du statut.

290. Vous avez eu une connaissance intime des intentions du gouvernement et des différents maîtres-généraux des postes, relativement à l'administration des affaires du département.

Oui.

291. Y a-t-il eu quelque ligne de conduite arrêtée relativement au service requis des différents chemins de fer, et dans ce cas quelle était-elle ?

La ligne de conduite était que le département des postes devait se servir des trains des chemins de fer pour les besoins de la malle, suivant qu'ils étaient établis de temps à autre, et suivant les heures de marche des différentes compagnies.

292. Cela a-t-il toujours été votre opinion arrêtée ?

Toujours.

293. Les différents gouvernements ont-ils, autant que vous le sachiez, partagé cette opinion ?

Oui.

294. Les différents maîtres-généraux des postes ont-ils, autant que vous sachiez, partagé cette opinion ?

A une exception près, et cela pendant peu de temps, jusqu'à ce que le maître-général des postes dont je parle, l'honorable M. Foley, se fût convaincu que la ligne de conduite générale du département était la meilleure.

295. L'on dit qu'en mai 1863, la compagnie du chemin de fer Grand Tronc changea l'arrangement de ses trains, sur l'ordre ou à la demande du maître-général des postes et du premier ministre du jour, en plaçant de nouveaux trains entre Montréal et Québec, Montréal et Toronto, et entre Toronto et Sarnia.—Avez-vous eu quelque connaissance de cet ordre ou de cette demande ?

Dans le cours de l'été de 1862, la compagnie du Grand Tronc, sans consulter le département des postes, fit de nouveaux arrangements dans la marche de ses trains, qui eurent de très grands inconvénients pour la transmission de la correspondance. Le maître-général des postes d'alors était d'opinion que cela était fait pour forcer le gouvernement à se soumettre aux demandes de la compagnie du Grand Tronc, relativement à la rémunération du service postal par chemin de fer. Agissant sous cette impression, le maître-général des postes adressa de nombreuses remontrances à M. Brydges, et alla jusqu'à lui demander de faire marcher les trains autrement, de manière à mieux répondre aux besoins du public. A ces demandes, M. Brydges répondit qu'il ne disposerait les trains que suivant les intérêts du trafic de la compagnie, et non pas pour convenir au département des postes, à moins d'être spécialement payé pour cela. Je représentai à M. Foley combien il serait impolitique de mettre la compagnie du Grand Tronc en position de faire voir que le département des postes était intervenu dans l'arrangement de ses trains, et après beaucoup de discussion, il admit la justesse de la ligne de conduite suivie comme règle par le département, de s'abste-

nir de toute apparence d'intervention dans la marche des trains du Grand Tronc. J'en pris occasion d'attirer l'attention de l'honorable John Sandfield Macdonald sur l'importance du point en question ; il partagea mes vues, et me dit qu'il prierait le maître-général des postes de s'abstenir d'adresser de nouvelles lettres ou demandes dont le caractère pouvait être si facilement interprété d'une manière erronée, à la compagnie du Grand Tronc, et aucune lettre de cette nature ne fut écrite, je crois, après le 11 décembre 1862. Cette lettre fut dictée *verbatim* par M. Foley, bien contrairement à mon avis, parce que je m'étais aperçu que la compagnie du Grand Tronc faisait, depuis quelque temps, de constants efforts pour amener le département des postes à mettre les trains employés pour les malles dans la position de ce qu'on appelle "trains à ordre" en Angleterre. J'étais présent à la discussion dont parle M. Brydges dans sa lettre du 6 mai 1863, annonçant un changement de trains pour le 18 du même mois. Il fut beaucoup parlé des deux côtés des inconvénients de l'arrangement des trains à cette époque, des réclamations de la compagnie du Grand Tronc à propos de la rémunération, du désir du gouvernement de régler la question après l'insuccès de la tentative de législation dans ce sens pendant la session qui tirait alors à sa fin, et de l'espoir de M. Brydges qu'il pourrait arranger la marche des trains durant l'été qui approchait, de manière à mieux servir les intérêts du pays dans la transmission de la correspondance ; mais il ne fut fait aucune demande positive, à ma connaissance, à l'égard de la marche des trains d'après un arrangement particulier.

296. La demande d'un changement aussi considérable que celui d'exiger de nouveaux trains pourrait-elle avoir eu lieu, conformément à la pratique de votre bureau, sans que vous en ayez eu connaissance ?

Non. Je n'ai pas su qu'une telle demande avait été faite, et je n'ai pas reçu cette notification comme étant le résultat d'une pareille demande.

297. Avez-vous été notifié que la compagnie du Grand Tronc avait placé de nouveaux trains entre Toronto et Sarnia, pour les besoins et à la demande du département des postes ?

Certainement non, car nous n'avions pas besoin de ces trains et ne nous en servîmes pas. Quelque temps après que les arrangements de trains du 18 mai eurent été notifiés au département des postes, M. Brydges me fit observer que nous ne nous servions pas du train de nuit à l'ouest de Toronto. Je lui répondis que non. Je supposais que nous n'en avions pas besoin. Il me fit la même observation quelques mois plus tard.

298. Quand le changement de trains à l'ouest de Toronto, dont vous aviez reçu avis le 18 mai, a-t-il réellement eu lieu ?

Les trains marchaient à l'ouest de Toronto, à peu près de la même manière, depuis le 16 février 1863, tels qu'ils étaient annoncés devoir marcher le 18 mai.

299. L'on dit qu'une résolution fut adoptée par le conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, le 17 août 1853, que la compagnie transporterait les malles par tous ses trains pour \$110 par mille.—Cette résolution a-t-elle jamais été communiquée à votre département, et quand ?

La première connaissance que j'ai eue de l'existence de cette résolution m'est venue dans le cours d'une discussion entre le maître-général des postes d'alors (M. Spence), M. Bidder, alors gérant du Grand Tronc, moi-même, et l'honorable John Ross, je crois, en mai 1855, lorsque M. Ridder ayant dit que le département était tenu de quelque manière de payer au taux de \$110 par mille au Grand Tronc, le maître-général des postes le pria de communiquer au département une copie du contrat ou de la convention, ou quoi que ce fût, par lequel il prétendait que le département était engagé. Le résultat fut la réception d'une lettre du sous-secrétaire de la compagnie, en date du 19 mai 1855, contenant un extrait du procès-verbal d'une assemblée du conseil des directeurs du Grand Tronc, tenue le 17 août 1853. Cette lettre disait que l'honorable Malcolm Cameron était présent, et qu'il avait alors souscrit en sa qualité officielle aux termes proposés. La lettre que je produis, et marquée K, est celle dont je parle.

" COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

" BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,

" Montréal, 19 mai 1855.

" MONSIEUR.—A propos de la conversation qui a eu lieu entre vous, l'honorable John Ross, président de cette compagnie, et d'autres membres du conseil des directeurs, jeudi

dernier, au sujet du compte de la compagnie contre le département des postes pour le service postal déjà accompli, j'ai l'honneur de vous transmettre, à la demande du président, un extrait du procès-verbal de l'assemblée des directeurs en août 1853, à laquelle l'honorable Malcolm Cameron, alors maître-général des postes, était présent, et à laquelle il souscrivit, en sa qualité officielle, aux termes proposés dans la résolution ci-jointe; savoir, £27 10s. par mille par année,—pour chaque mille de transport des malles,—les conducteurs chargés du soin des malles étant transportés gratuitement.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ JOHN M. GRANT, Sous-Secrétaire.

“ L'honorable J. Spence,
“ Maître-Général des Postes,
“ Québec.”

“ Extrait du procès-verbal d'une assemblée du conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, tenue à Québec le 17 août 1853.

“ Présents : L'honorable JOHN ROSS, président,
“ JAMES MORRIS,
“ F. HINCKS,
“ M. CAMERON,
E. F. WHITTEMORE, écuyer,
Le colonel TACHÉ,
L'honorable PETER MCGILL,
B. HOLMES, écuyer,
W. H. PONTON, écuyer,
Le capitaine RHODES.

“ Résolu.—Que le maître-général des postes soit informé que cette compagnie est prête à transporter les malles par tous les trains ordinaires circulant sur le chemin de fer, au prix de £27 10s. par mille par année, y compris le transport d'un conducteur chargé des malles.”

“ Vraie copie,
“ JOHN M. GRANT,
“ 19 mai 1855.”

300. Le gouvernement ou le département des postes a-t-il accepté la proposition de la compagnie du Grand Tronc contenue dans la résolution du 17 août 1853 ?

Le département chercha d'abord à s'assurer s'il avait été fait quelque chose qui pût, en équité, être regardé comme impliquant une convention ou un contrat. L'honorable Malcolm Cameron avait succédé, comme maître-général des postes, à l'honorable M. Morris, le jour même de la date de cette résolution. Sur appel fait à M. Cameron, celui-ci dit que s'il avait été fait quelque arrangement, il l'avait été par M. Morris, tandis que M. Morris répudiait l'idée qu'il eût en aucune manière rendu le gouvernement responsable du paiement d'un tel prix ; il déclara que ce taux était, à son avis, extravagant, et pressa le maître-général des postes de s'opposer à ce qu'il fût imposé au gouvernement. Le département refusa alors d'admettre qu'il était lié par la résolution du conseil du Grand Tronc, qui n'affirmait pas l'existence d'un contrat ou d'une convention, mais qui disait simplement qu'il était prêt à accepter un certain prix pour le transport des malles. Le département ne paya pas ce prix. Les malles furent envoyées, mais l'on considéra qu'elles étaient envoyées en vertu de l'autorité du statut, leur transport devant être payé conformément au statut, et non pas d'après ce prétendu contrat. L'on ne considérait pas que la notification du prix que le Grand Tronc était disposé à charger, pouvait annuler l'opération du statut, à l'égard du prix à payer à ce chemin de fer comme à tous les autres. Cette opinion fut tout d'abord présentée au Grand Tronc dans les longues et nombreuses discussions qui eurent ensuite lieu entre le département et les représentants du Grand Tronc. Le premier paiement fut fait le 15 juin 1855, à la première réquisition du Grand Tronc, je crois. Des paiements sub-

séquents furent faits par à-compte durant les années 1856, 1857, 1858 et 1860, en se tenant toujours en deçà d'un prix estimé à \$70 par mille. Le 24 décembre 1860, il fut passé un arrêt du conseil, déclarant que de fortes sommes é'aient dues par le Grand Tronc et autres chemins de fer de la province, pour prêts et honoraires d'inspection des chemins de fer, et ordonnant que toutes sommes dues aux chemins de fer Grand Tronc et Grand Occidental pour service postal fussent payées au receveur-général et portées au crédit de leurs comptes avec la province. Conformément à cet ordre, le département entreprit de faire le compte du Grand Tronc jusqu'au 31 décembre 1860. Le département fut notifié que le gouvernement consentait à abandonner le droit qu'il croyait posséder de s'opposer au prix demandé par le Grand Tronc, de \$110 par mille par année, pour le temps qui s'était écoulé jusqu'à la promulgation de l'arrêt du conseil de septembre 1858; que pour le temps écoulé depuis, la décision de cet arrêt à l'égard du prix à payer devait être suivie; mais tout en maintenant le principe intact, le gouvernement désirait traiter libéralement avec la compagnie du Grand Tronc dans ce règlement de comptes, autant que les circonstances le permettraient, en donnant la plus généreuse interprétation à toutes les questions incidentes à la somme du service. Sur cette base, comme les comptes du Grand Tronc avaient toujours été présentés par trimestres se terminant au 5 janvier, etc., tout le compte du Grand Tronc, jusqu'au 5 octobre 1858, à \$110 par mille, fut porté à son crédit. Crédit lui fut alors donné depuis le 6 octobre 1858 au 31 décembre 1860, admettant qu'un double service, l'un de nuit et l'autre de jour, avait été accompli sur toute la ligne, pour un paiement équivalant au taux de \$70 par mille par année, pour ce double service. La compagnie fut aussi créditée du montant qu'elle avait chargé pour service spécial. Le résultat fut qu'il parut y avoir une balance de \$113,144.89 due à la compagnie, qui fut payée au receveur-général, tel qu'ordonné par l'arrêt du conseil.

Reprise de l'interrogatoire de M. Griffin.—1er mars 1865.

M. Griffin désire ajouter ce qui suit à ce qu'il a dit hier :

Il est très possible que d'autres discussions aient eu lieu à cette époque entre le gouvernement et M. Brydges, auxquelles je n'étais pas présent. Je ne puis parler que de la conversation particulièrement mentionnée dans la lettre de M. Brydges du 6 mai 1863, durant laquelle il promet de communiquer le plan qu'il se proposait d'adopter pour la marche des trains du Grand Tronc durant l'été.

Quant à la lettre du 18 août 1853, signée par C. P. Roney, alors directeur-gérant de la compagnie du Grand Tronc, et adressée à l'honorable Malcolm Cameron, alors maître-général des postes, je désire dire que, au meilleur de ma connaissance, je l'ai lue pour la première fois dans le témoignage de M. Brydges devant ce comité. Cette lettre n'a jamais été déposée dans les archives du département; et il n'en fut envoyé aucune copie, pas plus que la lettre elle-même, lorsqu'en mai 1855 une copie de la résolution du 17 août 1853 fut transmise au département, quand le maître-général des postes d'alors intima que le département n'avait aucune connaissance que cette résolution eût été passée, ou de l'existence d'aucune convention à cet égard. Je remarque que cette lettre ne dit pas qu'un arrangement avait été fait ou approuvé par le maître-général des postes d'alors, la veille, mais qu'elle est tout simplement un avis que la compagnie était prête à faire cet arrangement.

301. Avant septembre 1858, le gouverneur-général en conseil avait pris en considération la question de la rémunération du service postal, afin de fixer un prix;—la compagnie du Grand Tronc avait-elle reçu avis que le sujet était discuté, avant l'arrêt du conseil du 18 septembre 1858?

Il y avait eu, comme je l'ai déjà dit, de longues et fréquentes discussions avec les représentants de la compagnie du Grand Tronc, dans le but d'en arriver à établir une compensation équitable pour le service postal, et une chose constamment admise dans ces discussions était que si le maître-général des postes et la compagnie ne parvenaient pas à s'entendre sur le prix à fixer, le gouverneur en conseil serait obligé de le faire. L'on considérait que le gouverneur en conseil était autorisé par le statut à établir un taux général pour tous les chemins de fer qui lui paraîtrait juste et expédient. Aucun taux général n'aurait pu être fixé par le gouverneur en conseil s'il avait fallu nécessairement adopter certaines formes de procédures préliminaires à l'égard des chemins de fer alors existants. La thèse prouvée par un chemin de fer n'aurait pas obligé les autres, et n'aurait pas, su

cette base, pourvu au cas où d'autres chemins de fer seraient venus en opération dans l'avenir. De fait, chaque chemin de fer aurait voulu faire établir un taux distinct et séparé par arrêt du conseil. L'on considérait de plus que la question avait beaucoup d'analogie avec la disposition du statut impérial relatif au transport des malles et des dépêches closes par les navires marchands; chaque capitaine de navire est obligé de recevoir et transporter tous les sacs de lettres qui lui sont offerts par le bureau de poste, à tel taux de rémunération que les lords de la trésorerie peuvent fixer de temps à autre. L'on n'a jamais pensé qu'il fût nécessaire ou suivant l'intention du statut qu'avant d'exercer ce pouvoir les lords de la trésorerie fussent tenus de déclarer quel devait être ce taux sur aucun autre principe que la dictée de leur propre jugement. L'on pensait de plus que le pouvoir donné au gouverneur en conseil de déterminer d'une manière absolue la rémunération du service postal par chemin de fer, était une condition expressément attachée par la législature à l'octroi d'un monopole de transport au chemin de fer.

302. Je comprends alors que vous admettez que la compagnie du chemin de fer Grand Tronc n'avait reçu aucun avis que la question de la rémunération du service postal était sous la considération du gouverneur-général en conseil, avant que l'arrêt du conseil de septembre 1858 ne fût rendu?

Il est dit dans le mémoire du Grand Tronc que le président d'alors savait que l'affaire était devant le conseil, puisqu'il en était membre, et qu'il a combattu l'adoption des taux fixés par le conseil; mais il n'est pas à ma connaissance qu'aucun avis officiel en ait été donné à la compagnie.

303. Il n'a été donné aucun avis officiel à la compagnie que le gouvernement regardait le prix qu'elle demandait (\$110 par mille) comme excessif, et qu'il se proposait de le réduire, et la compagnie n'a pas été invitée à maintenir son droit de le recevoir?

Le prix de \$110 par mille réclamé par la compagnie, et le droit de la compagnie du Grand Tronc de dire quel devait être ce prix, ont toujours été repoussés par le gouvernement; et les fréquentes discussions qui ont eu lieu entre la compagnie et le gouvernement roulaient principalement sur ce point, que le gouvernement trouvait les \$110 par mille un prix excessif, mais n'était pas disposé à établir le prix avant que le réseau des chemins de fer du pays n'eût pris plus de développement, bien qu'il fût prêt en attendant à en venir à un arrangement avec la compagnie du Grand Tronc, en accordant un prix que le gouvernement regardait comme raisonnable. Le Grand Tronc n'a été ouvert jusqu'à London qu'en septembre 1858. Pendant ces discussions, le Grand Tronc fut informé qu'en attendant la décision du gouverneur en conseil, dans le cas où on n'en serait pas arrivé à un arrangement mutuel, des paiements seraient faits à-compte, dans les limites des prix que le gouvernement, dans le cours de ces discussions, prétendait être une rémunération raisonnable pour le service du chemin de fer. Des sommes furent ainsi payées de temps à autre à-compte, et le Grand Tronc savait parfaitement sur quelles bases elles étaient payées.

304. Les tentatives du maître-général des postes pour induire la compagnie du Grand Tronc à conclure un contrat, aux conditions que le département jugeait raisonnables, ayant échoué, M. Smith, alors maître-général des postes, entreprit de fixer le prix d'après ce qui lui paraissait juste à lui-même; mais, si je vous comprends bien, il ne notifia pas la compagnie qu'il était sur le point d'adopter cette démarche, et ne l'invita pas à appuyer sa réclamation devant lui?

Il n'y eut aucun avis, que je sache, autre que par le fait que le président du Grand Tronc était membre du gouvernement, et en communication constante avec le maître-général des postes au sujet du prix du service postal.

305. M. Smith se mit à examiner ce qui serait un prix raisonnable, avec votre assistance, et le gouvernement adopta ses vues, et l'arrêt du 18 septembre 1858 fut rendu par le conseil?

J'ai rapporté, dans mon second mémoire, les moyens que nous avons pris pour arriver à un taux raisonnable; notre désir était que les chemins de fer fussent payés équitablement, et même libéralement, pour leur service. Le prix qui fut alors fixé nous paraissait juste, et je n'ai pas encore vu réfuter les données sur lesquelles nous avons agi.

306. Après que le renvoi à l'arbitrage eût été retiré, M. Mowat, alors maître-général des postes, s'empara de la question et l'eût en considération pendant plusieurs mois, je crois, n'est-ce pas?

Qui,

307. La compagnie du Grand Tronc a-t-elle eu avis que le maître-général des postes était engagé dans cette étude ?

Oui, comme on peut le voir par les lettres et les mémoires de M. Brydges, dont la plupart sont datés de juillet 1863, et qui sont annexés au rapport de M. Mowat.

308. A part l'avis que l'on peut inférer des documents dont vous parlez, a-t-il été donné quelque avis officiel à la compagnie, et la compagnie a-t-elle été appelée ou autorisée à appuyer sa demande d'une rémunération plus élevée à laquelle elle croyait avoir droit, devant le maître-général des postes ?

Comme dans les occasions antérieures, lorsque l'affaire eut été entreprise, les communications entre le maître-général des postes et les représentants du Grand Tronc furent presque toutes verbales. Il n'y a pas eu, je crois, d'avis formel.

309. La compagnie du Grand Tronc demandait en même temps, je crois, une somme très considérable, beaucoup plus que \$110 par mille. Elle ne fut pas appelée, n'est-ce pas, à établir les raisons sur lesquelles elle se fondait pour faire cette demande ?

Oui. Le but des discussions de M. Brydges avec M. Mowat, et des mémoires, était de montrer que le Grand Tronc avait droit à une très forte rémunération. M. Brydges n'a pas, je crois, fixé définitivement une somme, mais il parlait généralement d'une somme de plusieurs centaines de piastres par mille, par année.

310. La compagnie du Grand Tronc n'a pas été, de fait, appelée à fournir la preuve de la vérité de ses allégués dans les différents mémoires soumis aux arbitres, au gouvernement et au maître-général des postes ?

M. Mowat, je crois, a accepté ses plaidoyers comme étant la preuve qu'elle avait à fournir sur le sujet.

311. Savez-vous sous quelles circonstances l'arrêt du conseil du 12 août 1863 a été rendu ?

Oui. J'étais présent à la discussion entre les membres du gouvernement sur laquelle l'arrêt a été basé. La majorité des membres du gouvernement considérait qu'au lieu de fixer un prix de la manière recommandée dans le rapport de M. Mowat, le taux de paiement devait être établi de manière à offrir à la compagnie du Grand Tronc un encouragement à donner une continuité de service entre Québec et Toronto, par un train de voyageurs direct, et aussi à expédier un second train de voyageurs sur certaines sections du chemin entre Québec à l'est et London à l'ouest. Aucun service particulier n'a été prescrit, mais si la compagnie rendait le service prévu par l'arrêt du conseil, elle devait recevoir les taux de paiement qui y sont établis.

312. Quand le rapport de M. Mowat a-t-il été communiqué à la compagnie du Grand Tronc ?

Je ne puis le dire.

313. Le service accompli par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc à l'ouest de Toronto, est-il aussi important qu'entre Toronto et Québec ?

Dans l'ordre de l'importance relative, je le classerais comme suit : 1^o de Stratford à Montréal ; 2^o entre Montréal et Island Pond et Québec ; et 3^o les sections à l'ouest de Stratford et à l'est de Québec.

314. Alors vous placez sur le même rang d'importance les parties du chemin situées à l'ouest de Stratford et à l'est de Québec ?

Oui, pour le département des postes.

315. Envoyez-vous des malles directes à l'ouest de Toronto, par le Grand Occidental, aussi bien que des malles locales ?

Oui.

316. N'est-il donc pas important pour le département des postes qu'il puisse expédier les malles directes entre Toronto et Détroit par les trains de la compagnie du Grand Tronc ?

Non.

317. L'usage du chemin, à l'ouest de Stratford, n'est donc pas très important pour le département ?

Pas aussi important que sur les autres sections.

318. Avez-vous les rapports du poids des malles passant sur les différents chemins de fer employés par le département des postes, demandés il y a quelque temps ?

Je n'ai pas encore reçu ces rapports, mais j'espère les avoir pour samedi prochain.

319. Voulez-vous avoir la bonté de nous dire quelle est la nature générale des services faits par les chemins de fer des Etats-Unis pour le département des postes de ce pays ?

J'ai pris la peine de me tenir au courant de cette question depuis 30 ans, et dans mon mémoire fourni aux commissaires, commençant au troisième paragraphe de la page 4, et finissant au premier paragraphe de la page 6, j'ai répondu en substance à la question qui m'est posée, et je crois que les avancés qui y sont faits sont vrais. Ils sont comme suit :

“ Le service postal effectué par les chemins de fer américains a beaucoup plus d'analogie avec celui des chemins de fer canadiens que le service des compagnies anglaises, et on pourrait s'attendre à ce que le tarif américain serait un mode avantageux de régler celui qui devrait être adopté ici : aussi, me paraît-il nécessaire d'examiner avec soin ce qu'on dit du tarif postal des États-Unis, et de préciser la valeur relative des services des chemins de fer américains et canadiens, en particulier du Grand Tronc, par rapport à leur tarif respectif. Ainsi que l'observe l'hon. M. Mowat, à la page 58 de son rapport, il existe un tel manque d'uniformité dans les prix payés aux chemins de fer américains pour des services de même genre en apparence, et les maîtres de poste des États-Unis ont si souvent répété que leur loi était défectueuse en ce qu'elle laissait les chemins de fer américains libres de transporter ou de refuser les malles, ce qui forçait quelque fois les autorités d'accorder en plusieurs cas des prix exorbitants, qu'il est très difficile de tirer les conclusions exactes des tarifs et des services postaux des chemins de fer américains. On sait assez bien ce que les services sont dans chaque cas et les tarifs auxquels ils s'effectuent ; mais, malheureusement, l'absence d'uniformité dans leurs relations empêche de pouvoir établir aucune comparaison entre le système américain et celui du Canada.

“ Le mémoire du Grand Tronc observe que l'acte du congrès indique au maître-général des postes de diviser les voies ferrées en trois classes et de ne pas donner plus de \$300 par mille par année, pour le transport des malles à la première classe, \$100 par mille à la 2e classe, et \$50 par mille à la 3e classe ; puis, il poursuit en disant qu'il est évident que cette division doit être faite suivant l'importance de la voie ferrée par rapport au pays qu'elle traverse. Or, cet avancé est mal fondé, car l'acte du congrès donne les termes qui doivent guider le maître-général des postes dans la classification, comme suit : *cette division en classes se fera suivant le volume des malles, la vitesse de leur transmission et l'importance du service*, c'est-à-dire en proportion de la quantité et de la valeur du service accompli par l'administration du chemin de fer.

“ On trouve encore répétée ici l'étrange assertion dont le Grand Tronc a déjà fait usage dans ses mémoires, savoir : que le tarif américain de paiement pour la première classe des chemins de fer des États-Unis, s'applique à un service quotidien pourvu d'un char de distribution, et que dans le cas où les malles seraient transportées par un autre convoi, ce détail importe peu et n'affecte pas le tarif. Cet avancé est exprimé avec encore plus d'emphase à la page 23 ; on y lit :—“ Il a déjà été dit qu'aux États-Unis les malles de distribution sont transportées par un convoi qui arrête à toutes les stations et qui est pourvu d'un char approprié à cette distribution, que c'est là le seul char de distribution qu'on trouve sur les chemins de fer américains qu'il n'est expédié qu'une fois en chaque sens par jour, et que c'est pour rétribuer ce service que le tarif a été adopté.

“ Il est évident que la compagnie du Grand Tronc ne s'est pas aperçue que c'était tout le contraire qui était la vérité.

“ En effet, ce train arrête à toutes les stations et transporte les malles pour les petits villages disséminés sur la route, ce qui constitue une partie comparativement peu importante du service des grands réseaux auxquels le Grand Tronc veut s'égaliser ; ce train est toujours à petite vitesse et les malles principales qui passent par cette voie sont nécessairement expédiées par des trains à grande vitesse. C'est ainsi que des malles de Buffalo transportées par la *New-York Central*, un dixième environ, prend les trains à petite vitesse : d'où il faudrait conclure que les neuf autres dixièmes doivent être tenus pour si peu de chose dans le service qu'il est inutile de les payer ! Bien plus, ce qui est vrai du *New-York Central*, l'est également de toutes les autres grandes lignes de voie ferrée.

“ Sur un chemin de fer local ou de second ordre, le train qui distribue la malle sur sa route, sera probablement le principal service postal du jour, et en plusieurs cas le seul même, attendu qu'on pourra expédier toute autre malle avec celles de distribution. D'un autre côté, lorsque des malles à parcours direct sont expédiées par un second train quotidien d'un chemin de fer de cette classe, cette expédition ne saurait avoir la même importance relative au service de route que celle qui se fait sur les grands réseaux.

“ Le département des postes n'exerce aucun contrôle sur les chemins de fer et se sert des trains ordinaires, en prenant autant de services qu'il lui en faut parmi les trains réguliers des chemins de fer.

“ [5] Quelque soit le nombre de services que le département des postes des Etats-Unis demande d'un chemin de fer, il stipule qu'il sera fait un service quotidien en chaque sens pour les stations intermédiaires, et cette distribution s'accomplit d'ordinaire sous la surveillance du commis de poste voyageant sur le train. C'est tout simplement une distribution de malles et non du triage de lettres comme en Canada.

“ Le maître-général des postes aux Etats-Unis dit, dans son rapport au congrès du mois de décembre 1857, qu'il se propose d'accroître le nombre des commis voyageant avec les malles, parce que les comptes des sacs de la malle ne sont pas tenus avec le soin nécessaire sur quelques-unes des principales lignes de l'ouest, ajoutant que “ la chose est due surtout à la plus grande quantité de ce qu'on appelle malles à transport direct qui est expédiée par les convois express en charge des proposés aux bagages et non des commis du département. Ceux-ci voyagent sur les autres trains afin de faire le service des nombreux bureaux de poste intermédiaires où n'arrête pas l'express d'ordinaire; or, on a cru qu'il était inutile de payer des commis pour remplir cette tâche, les administrations de chemins de fer étant rétribuées pour ce service, ainsi qu'il est expressément arrêté dans tous leurs contrats. Ce raisonnement est incontestable, mais l'expérience a démontré qu'on ne saurait obliger les administrations à nommer des personnes qui seraient spécialement chargées de prendre soin des malles :—c'est pourquoi, il ne nous reste pas d'autre alternative d'accroître le chiffre des commis de poste sur toutes les grandes routes sur lesquelles les malles sont aujourd'hui acheminées sans eux.

“ A part les routes de l'ouest dont il vient d'être question, il s'en trouve nombre d'autres dans la même catégorie, telles, par exemple, que celles de Philadelphie, Baltimore et l'Ouest, dont les malles sont confiées aux soins nominaux des commis de bagage.

“ Cet extrait vient à l'appui de l'esquisse rapide que l'on a donnée des principaux caractères du transport des malles par voie ferrée aux Etats-Unis.

“ Le département américain des postes commença l'été dernier à donner ses malles principales des chemins de fer le bénéfice du système de triage, etc., durant leur acheminement, tel que pratiqué en Canada (et deux commis canadiens furent même envoyés aux Etats-Unis pour montrer le système);—ce qui fait que maintenant toutes les malles à parcours direct entre Washington et New-York, qui étaient expédiées autrefois sans être ouvertes, le sont aujourd'hui dans un char de 47 pieds de long, approprié aux besoins d'un bureau de poste et portant 8 commis, qui ouvrent les sacs à parcours direct et préparent la correspondance durant le voyage. Ce service est tout-à-fait distinct de celui de distribution locale sur lequel le Grand Tronc insiste tant.

“ On voit dans le rapport des postes au congrès pour 1863 (le second qu'ait ce département), que sur tout les chemins de fer américains recevant une subvention pour le service postal et qui embrassent 22,152 milles de chemin, il n'y en a que six d'une longueur totale de 533 milles qui reçoivent le maximum de \$300 par mille par année, ou davantage, savoir :

Chemin de fer.	Milles.	No. de services quotidiens en chaque sens.	Tarif de paiement annuel par mille de chemin de fer.
Boston à Worcester.....	46	3	\$300
New-York à New Haven...	76	{ 3 et une fois en chaque sens le dimanche. }	375
New-York à Philadelphie...	90		
Philadelphie à Baltimore...	102	3 et do	300
Baltimore à Washington....	40	4 et deux fois do	300
Baltimore à Wheeling.....	179	3 et une fois	300

—533

“ On observera que deux chemins de fer seulement sont payés à un taux excédant \$300, et que cet excédant est de 25 pour cent sur ce montant.

“ Il semblerait d'après la teneur des remarques du mémoire sur le cas de cet excédant de \$300, que la compagnie du Grand Tronc n'a pas tenu compte que l'acte du congrès qui établit cette échelle de \$300, de \$100 et de \$50 par mille par année, autorise en même temps le maître-général des postes à ajouter 25 pour cent à ces taux pour les services de nuit.

“ Il m'a paru nécessaire de consacrer quelques pages à faire connaître la nature du service postal sur les chemins de fer américains, sur les grands réseaux en particulier, parce que l'assertion erronée que le service ne se fait que le jour, tel que le prétend le mémoire du Grand Tronc, semblerait donner à conclure que le Grand Tronc, afin d'établir ses droits à demander le même tarif que les principaux chemins de fer américains, n'est pas obligé pour cela de prouver qu'il fait plus pour le département canadien des postes que ce simple service de jour, et que le reste du service fait par les chemins de fer américains en sus de ce service régulier de jour, ainsi que le prétend le Grand Tronc, n'étant pas compté dans le service rémunéré par le bureau de poste américain, ne doit pas entrer en considération dans la question des services comparés du Grand Tronc et des principaux réseaux américains. On peut se convaincre davantage de la fausseté de ce raisonnement par le fait que ce service régulier de jour, ainsi que le prétend le Grand Tronc, n'étant pas compté dans le service rémunéré par le bureau de poste américain, ne doit pas entrer en considération dans la question du service de route, mais bien pour le transport la nuit par un train express, [6] de ce que l'on appelle la grande malle directe entre ces deux villes :—ainsi donc, d'après la théorie du Grand Tronc, ce surplus de \$75 par mille par année est le prix de certains changements dans la façon d'accomplir un service particulier, lequel service n'a pas été considéré par lui-même assez important pour entrer dans la question du paiement en ce qui regarde le tarif régulier.”

Je puis ajouter que j'ai envoyé une copie de ce mémoire au département général des postes des États-Unis à Washington, en demandant de me dire si je décrivais correctement le service postal par chemin de fer aux États-Unis, et je reçus la réponse suivante de l'un des sous-maîtres-généraux des postes des États-Unis :

“ DÉPARTEMENT DES POSTES,
“ Washington, 16 février 1865.

“ CHER MONSIEUR,—La vôtre du 10 du courant a été reçue hier, avec le mémoire concernant le ‘ service postal par chemins de fer.’

“ Vous avez parfaitement et victorieusement répondu aux avancés du chemin de fer Grand Tronc : ‘ Que le taux américain de rémunération aux chemins de fer de première classe des États-Unis est payé pour un service quotidien avec char de distribution, et que si des malles sont transportées sur le chemin, par d'autres trains que celui-là, c'est un service peu important qui n'affecte pas ce taux de rémunération.’ Tout ce que vous dites du service des chemins de fer américains est strictement vrai. Je vous transmets avec celle-ci les annonces des routes dans la Nouvelle-Angleterre et New-York, d'après lesquelles vous verrez que, sur quelques-uns des principaux chemins, l'on exige spécialement plusieurs voyages quotidiens. Cela a toujours été la règle.

“ Il y a malheureusement un grand défaut d'uniformité dans les taux de rémunération, et le maître-général des postes cherche maintenant à remédier à cette difficulté en établissant la rémunération d'après le poids des malles.

“ Je vous transmets un tableau indiquant le poids quotidien des malles sur les différents chemins.

“ La rémunération donnée au chemin de fer Grand Occidental du Canada a été probablement accrue par l'influence d'un ancien secrétaire au département de l'intérieur et autres intéressés à Détroit. Je n'en sais rien personnellement, n'ayant aucun intérêt dans ces questions, et je ne fais qu'émettre l'opinion qui m'a été exprimée lorsque j'en suis informé au bureau des contrats. Sur la route de Portland au Canada, l'on a augmenté la rémunération sur 48 milles, en considération de ce que la compagnie transportait une seconde malle quotidienne sur cette distance.

“ Le diagramme d'un char-poste que je vous ai envoyé n'avait aucun rapport avec le bureau de poste ambulante, qui occupe tout un char dont la longueur varie de 45 à 47 pieds, et qui marche en sus du char de distribution de la malle locale ordinaire.

“ Votre mémoire m’a beaucoup intéressé, et il dénote une connaissance parfaite du service postal par chemins de fer en Angleterre et en Amérique (Canada et Etats-Unis). Je serai fort heureux si ce que je puis vous dire est aussi satisfaisant pour vous.

“ Votre obéissant,

“(Signé),

A. N. ZAVELY.

“ W. H. Griffin, écuyer, Québec.”

TABLEAU indiquant le poids quotidien des malles des Etats-Unis sur différents chemins de fer.

NOMS DES CHEMINS DE FER.	No. de lbs.
Branche Washington, chemin de fer B. à O.....	22,304
New-Jersey	14,704
Rivière Hudson.....	11,658
Erié.....	11,306
Philadelphie, Wilmington et Baltimore.....	11,139
Michigan Sud à Indiana Nord.....	8,726
New-Haven à New-York.....	7,223
Pennsylvania Central.....	7,265
Northern Central.....	4,483
Cleveland à Tolédo.....	4,678
Boston à Worcester.....	3,636
Michigan Central.....	3,684
Chicago, Burlington et Quincy.....	2,656
North Western, de Chicago.....	2,561
Ohio à Mississippi.....	2,892
North Western, Division de Galena.....	1,315
do do Clinton.....	755
Rock-Island.....	1,571
Boston à Providence.....	1,844
Boston à Lowell.....	1,461
Eastern, de Boston.....	2,208
Little Miami, de Cincinnati.....	2,096
Cincinnati Air Line.....	1,349
Missouri Nord.....	1,387
Illinois Central.....	1,292
Hamilton à Dayton.....	1,194
Cleveland, Columbus et Cincinnati.....	1,138
Old Colony à Fall River.....	1,052
Fitchburg.....	1,195
Baltimore à Ohio.....	1,322
State et Buffalo, à Cleveland.....	1,986
Terre Haute.....	1,392
New-York Central, de Buffalo.....	957
Grand Tronc, de Détroit.....	291

320. Pouvez-vous décrire le service maintenant accompli par les chemins de fer entre New-York et Washington? dites le nombre de leurs voyages quotidiens, la somme des moyens de transport, et le poids moyen des malles qui passent sur cette route?

Le département des postes des Etats-Unis porte à quatre voyages quotidiens en chaque sens tous les jours ouvriers, et à deux en chaque sens le dimanche, le service entre

Washington et Baltimore. Entre Baltimore et New-York, il y a trois voyages quotidiens de chaque sens les jours ouvriers, et un voyage le dimanche. De ces services, l'un se fait par un bureau ambulante de distribution locale par train de jour, lequel occupe un espace d'environ 20 pieds de longueur; un second service se fait par un char de 47 pieds de longueur et spécialement affecté au bureau de poste, pour y faire le triage; les autres services se font à l'aide de sacs mis sous les soins du chemin de fer, sans qu'il soit réservé d'espace particulier pour eux. Le poids des malles est porté à 11 tonneaux par jour, sur le chemin de Washington à Baltimore; à 5½ tonneaux sur la section de Baltimore à Philadelphie; et à 7½ tonneaux sur celle de Philadelphie à New-York. Le prix payé est \$300 par mille par année, entre Washington, Baltimore et Philadelphie, et \$375 par mille par année entre Philadelphie et New-York. J'ai tiré ces renseignements, quant aux taux de paiement, des rapports annuels faits au congrès par les maîtres-généraux des postes des États-Unis.

321. Pouvez-vous donner les mêmes renseignements sur le chemin Central de New-York?

J'ai envoyé quelqu'un pour s'assurer des faits, et j'espère avoir son témoignage samedi prochain.

322. Pouvez-vous nous donner les mêmes renseignements sur le chemin de fer Central du Michigan?

Le chemin de fer Central du Michigan est tenu par contrat avec le département des postes des États-Unis de faire deux services quotidiens en chaque sens sur le chemin, avec tout service supplémentaire que le département pourra tirer d'autres trains, s'il en est expédié plus de deux par jour. Le contrat oblige le chemin de fer de fournir un char commode et séparé, ou partie d'un char, suivant que le département l'exigera, pour chaque service; en réalité, le département occupe, sur l'un de ces deux voyages, 25 pieds de longueur d'un char pour les besoins de la malle, installé, chauffé et éclairé au désir du département; l'autre service consiste dans le transport des malles directes sous les soins de la compagnie. La plus grande partie des malles expédiées sur le chemin de l'est dans les sacs directs, dont le poids moyen est maintenant d'environ deux tonneaux par jour. Le prix payé est de \$150 par mille par année, y compris le transport des malles entre les bureaux de poste de Chicago et Détroit et les stations terminales du chemin de fer, et le service accessoire de tous les bureaux de poste situés à moins d'un mille des stations locales de chemin de fer. Le contrat stipule aussi des amendes dans le cas où la compagnie manquerait de remplir quelques conditions du contrat, et surtout dans le cas où le train manquerait d'arriver au bout de la route à temps pour faire correspondance.

9 mars 1865.

L'honorable MALCOLM CAMERON est assermenté et interrogé:—

PAR LE PRÉSIDENT:—

323. Vous avez été maître-général des postes du Canada à une certaine époque, et quand?

Oui. Je suis entré en charge le 17 août 1853, et je restai maître-général des postes pendant environ dix-huit mois, jusqu'à l'automne de 1854.

324. Comme maître-général des postes, d'après la loi d'alors, vous devîntes directeur de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc?

Oui, *ex-officio*.

325. Étiez-vous présent à une assemblée du conseil des directeurs le 17 août 1853?

J'étais présent. J'y aurais été en ma qualité officielle, n'eût été que mon prédécesseur, M. Morris, exprima le désir d'être présent ce jour-là, ayant pris part à des discussions antérieures. Je m'y rendis non pas comme maître-général des postes, mais j'étais à l'assemblée du conseil et souscrivis à ce qui s'y fit.

326. Vous rappelez-vous d'une résolution du conseil à propos du prix auquel il était prêt à transporter les malles pour le département des postes?

Oui, parfaitement.

327. Avez-vous ensuite jamais reçu, comme maître-général des postes, avis de cette résolution ?

Pas que je sache. Il peut y en avoir eu un, mais je ne m'en souviens pas.

328. M. Brydges a soumis une lettre qu'il dit avoir été écrite par Sir C. Roney, alors secrétaire de la compagnie, et adressée à vous comme maître-général des postes ; voulez-vous avoir la bonté de la lire et de nous dire si vous vous rappelez l'avoir reçue ?

Je ne me rappelle pas avoir reçu cette lettre ; mais les faits qu'elle cite sont conformes à ce que je compris de l'arrangement fait la veille, et qui avait été discuté et conclu entre M. Morris et la compagnie avant cette assemblée, arrangement auquel, en ma qualité de maître-général des postes, je souscrivis avec M. Morris.

329. Vous êtes resté en charge pendant plus d'un an après que cette résolution fût passée ?

Oui.

330. Avez-vous, comme maître-général des postes, pendant cette année, approuvé et agi d'après cette résolution comme étant un engagement obligatoire entre le département des postes et la compagnie du Grand Tronc ?

Je ne me rappelle pas avoir été appelé à le faire ; mais je l'aurais certainement fait si l'occasion s'en fût présentée.

331. La compagnie du Grand Tronc a-t-elle envoyé quelques comptes entre août 1853 et septembre 1854 ?

Je n'en sais rien personnellement.

332. Pouvez-vous dire si quelques paiements ont été faits à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pendant que vous étiez maître-général des postes ?

Je ne le puis.

333. Dois-je comprendre, alors, que dans votre idée, vous regardiez la question comme réglée, bien qu'en pratique vous n'avez pas été appelé à donner effet à cette opinion ?

C'est cela.

334. M. Griffin, le sous-maître-général des postes, dit qu'il n'a rien entendu dire de la résolution de la compagnie du Grand Tronc jusqu'en 1855 ? cela ne se pourrait guère, si l'affaire avait été conclue en août 1853.

Si cette lettre était parvenue au département, elle serait entre les mains de M. Griffin. Mon impression est que j'ai dû rapporter à M. Griffin les circonstances sous lesquelles M. Morris et moi étions présents, parce que je regardais cela comme important, et que M. Morris avait désiré terminer cette affaire avant ce cesser ses fonctions.

335. Dois-je comprendre que vous dites que, comme maître-général des postes, vous vouliez souscrire à la proposition de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, de manière à engager le gouvernement en votre capacité officielle ?

Je considérais que M. Morris l'avait fait, après une étude de la question et une discussion avec les gérants des chemins de fer, en prenant pour base les prix payés aux Etats-Unis, et sans entrer moi-même dans l'examen des faits, j'approuvai ce que M. Morris avait fait.

336. A part l'action de M. Morris dans l'affaire, vouliez-vous vous-même, comme maître-général des postes, donner votre approbation de manière à engager le gouvernement ?

Certainement.

337. Vous rappelez-vous avoir agi d'après cette résolution dans vos rapports avec d'autres chemins de fer que le Grand Tronc ?

Je ne me rappelle pas avoir été appelé à agir sur cette résolution pendant que j'ai occupé la charge.

338. Avez-vous compris que le prix proposé par le chemin de fer Grand Tronc devait être aussi payé aux autres chemins de fer ?

Non ; je considérais que ce prix était établi sur une base relative aux sommes payées aux chemins américains de même nature et de même étendue, et que les autres chemins seraient traités d'après le même principe. Je crois que le gouvernement s'était réservé le droit, dans la législation faite à ce sujet, de fixer la subvention postale sur des principes justes et équitables.

339. M. Cumberland dit que le chemin de fer du Nord a été ouvert jusqu'à Collingwood le 1^{er} janvier 1855, et que " depuis cette date la rémunération postale chargée au

gouvernement en vertu de l'autorisation de l'honorable Malcolm Cameron, alors maître-général des postes, a été au taux de \$110 par mille."—Avez-vous quelque souvenir de cet arrangement ?

Je cessai d'être maître-général des postes en septembre 1854 ; je ne comprends pas ce que cela veut dire.

340. Vous rappelez-vous avoir autorisé ce prix sur le chemin de fer du Nord pendant votre occupation de charge ?

Non ; et je crois que je ne l'aurais pas autorisé, excepté sur considération de l'affaire.

341. Vous considérez donc que l'arrangement, si arrangement il y a eu, ne s'appliquait qu'à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc ?

Oui.

PAR M. BRYDGES :—

342. A l'assemblée du 17 août 1853, y avait-il d'autres membres du gouvernement, à part vous et M. Morris ?

MM. Ross, Hincks et Taché.

343. Ont-ils approuvé cette résolution et consenti à l'arrangement au nom du gouvernement ?

Oui.

344. Vous êtes-vous, comme maître-général des postes, cru obligé d'exécuter cela comme une convention entre le gouvernement et la compagnie ?

Oui.

345. Dois-je comprendre que vous dites que d'après votre conversation avec M. Morris, avant la résolution du 17 août 1853, il avait examiné la question de rémunération, relativement aux paiements semblables faits aux lignes des États-Unis, et qu'il croyait faire un arrangement avantageux pour le gouvernement ?

Je me rappelle parfaitement qu'il me demanda de le laisser agir en cette circonstance, parce qu'il avait étudié la question et avait eu de nombreuses conversations sur ce sujet avec les gérants du Grand Tronc, et qu'il était désirable que la chose fût terminée ce jour-là. M. Hincks et le colonel Taché étant là, j'en conclus que le gouvernement en était arrivé à une décision, et en conséquence j'en pris la responsabilité sans examen personnel.

346. Voulez-vous regarder la lettre qui vous a été adressée par Sir C. Roney le 18 août 1853, et dire si elle représente exactement l'arrangement conclu, dans le conseil, la veille ?

Elle le représente exactement.

347. La lettre étant conforme à l'arrangement, et le représentant exactement, avez-vous quelque raison de douter que vous ne l'avez pas reçue en temps et lieu ?

Non ; mais je ne me rappelle pas l'avoir vue.

PAR LE PRÉSIDENT :—

348. M. Griffin dit dans son témoignage, en réponse à la question 300, que lorsqu'on en appela à vous en 1855, vous avez dit que s'il y avait quelque arrangement qui obligeait le gouvernement à payer \$110 par mille, c'était le fait de M. Morris, tandis que M. Morris répudiait l'idée qu'il eût en aucune manière rendu le gouvernement responsable d'un tel paiement ; et que lui (M. Morris) déclara qu'à son avis ce prix était extravagant, et pressa le maître-général des postes de s'opposer à ce qu'il fût imposé au gouvernement.—Vous rappelez-vous avoir reçu une pareille lettre de M. Griffin ?

Oui ; très bien.

349. Vous rappelez-vous avoir écrit la réponse dont parle M. Griffin ?

Oui. Je reçus cette lettre à une époque où je n'étais pas en parlement. Je crus qu'elle était écrite pour servir les besoins d'un parti, et je répondis en affirmant simplement le fait que le jour où l'arrangement avait été fait, M. Morris agissait comme directeur. Je n'ai pas fait l'arrangement, mais j'ai souscrit à un arrangement que je comprenais avoir été déjà fait par plusieurs membres du gouvernement.

PAR M. BRYDGES :—

350. Vous considérez à cette époque que des lettres dont-il vient d'être question avaient été écrites pour servir les besoins d'un parti, plutôt que pour arriver à une décision à l'égard du taux de rémunération du service postal ?

Oui ; Je considérais qu'elles avaient pour but de faire retomber la responsabilité de cet arrangement sur quelqu'un ; comme je n'étais pas membre du parlement, je ne voulais pas me compromettre, et je fus prudent dans ma réponse.

MALCOLM CAMERON.

13 mars 1865.

THOMAS SWINYARD, écuier, est assermenté et interrogé.

351. Vous êtes gérant-général de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, et vous l'avez été depuis deux ans et demi ?

Oui.

351bis. Voulez-vous produire une copie de votre arrangement avec la compagnie d'Express ?

Je produis copie d'une convention marquée M en vertu de laquelle la compagnie du chemin de fer Grand Occidental a transporté le fret de la compagnie d'Express depuis mars 1863 jusqu'à mars 1864.

(Copie.)

MÉMOIRE d'une convention conclue le 1er jour de mars 1863, entre la compagnie du chemin de fer Grand Occidental du Canada d'une part, et la compagnie américaine d'Express d'autre part.

" Il est mutuellement convenu entre les parties à cette convention que la partie de première part transportera le fret et les messagers d'express de la partie de seconde part, aux termes et conditions suivantes, savoir :

" 1°. Que la partie de première part fournira un espace dans un char à bagages attaché à quatre trains directs de voyageurs, sur la ligne de chemin de fer, tous les jours, entre le Pont Suspendu et Windsor, deux trains en chaque sens tous les jours, dont un le jour et un la nuit, pour l'usage des parties de seconde part.

" 2°. Que la partie de première part fournira aussi un espace dans un char à bagages attaché à un train-omnibus en chaque sens, tous les jours, entre London et le Pont Suspendu, pour l'usage des parties de seconde part.

" 3°. Que les parties de seconde part auront droit de transporter dans l'espace fourni dans les trains mentionnés dans les classes une et deux, un messenger et une caisse de sûreté gratuitement, et telles marchandises et effets d'express qu'elles auront à expédier.

" 4°. Que le poids total de ces effets d'express à être expédiés par les parties de seconde part n'excéderont pas en tout, chaque jour, huit mille livres à l'ouest et quatre mille livres à l'est, et tout excédant au-delà de ce poids total sera payé aux taux suivants en monnaie du Canada :

" Sur les effets d'express directs ou de parcours complet, 30 centins par 100 lbs ;

" Sur les effets d'express locaux ou de parcours partiel, une fois et demie les taux de fret de première classe ;

" Et le poids en sera calculé tous les mois.

" 5°. Les parties de seconde part conviennent par les présentes que dans le cas où il surviendrait quelque dommage à leurs effets d'express par le feu, pendant qu'ils seront dans les bâties ou les trains de la partie de première part, la partie de première part n'encourra aucune responsabilité pour aucune perte ou dommage éprouvé en conséquence de tel incendie.

" 6°. Les parties de seconde part s'engagent à payer à la partie de première part en considération des privilèges par les présentes accordés, la somme de soixante piastres par

jour en monnaie du Canada ou son équivalent, et les sommes stipulées dans la quatrième clause pour tout excédant de poids, au-delà des poids totaux stipulés, tels paiements devant être faits mensuellement.

“ 7°. Les parties de seconde part s’engagent à ne pas transporter en vertu de cette convention, comme partie de leurs effets d’express, aucun fret appartenant à, ou devant être expédié par la compagnie d’expédition des marchands, et qu’elles fourniront toute la main-d’œuvre requise pour charger et décharger toutes les marchandises et effets d’express transportés par elles en vertu de cette convention.

“ 8°. Les parties de seconde part s’engagent par les présentes à payer pour le transport de tous les effets d’express envoyés par elles entre Hamilton et Toronto, Harrisburgh et Guelph, ou London et Sarnia, une fois et demie les taux de fret de première classe, en monnaie des États-Unis, pour chaque cent livres d’effets d’express ainsi transportés, en par elle, la partie de première part, transportant gratuitement un messenger et une caisse de sûreté en fer.

“ 9°. La partie de première part s’engage par les présentes à ne pas transporter sur ses trains aucunes marchandises ou effets d’express pour aucune autre compagnie d’Express que celle des parties de seconde part, pendant la durée de cette convention, l’intention des parties aux présentes étant que tous les effets et paquets d’express par les trains de voyageurs soient transportés par les parties de seconde part.

“ 10°. Cette convention commencera le premier jour de mars 1863, et restera en force pendant un an à partir de cette date ; pourvu toujours, que si la dépréciation de la monnaie américaine augmente, les parties de seconde part pourront terminer cette convention en donnant soixante jours francs d’avis par écrit.

“ Et de même si la valeur de la monnaie américaine augmente, la compagnie du chemin de fer Grand Occidental aura la faculté de terminer cette convention en donnant le même avis.

“ Pour le chemin de fer Grand Occidental,

“ (Signé),

THOS. SWINYARD.

“ Pour la compagnie américaine d’Express,

“ (Signé),

LIVINGSTON FARGO ET Cie.

“ Propriétaires.”

352. Tout ce que payait la compagnie d’Express pour le double service entre le Pont Suspendu et Windsor était \$60 par jour ?

Oui, excepté pour le poids de surcroît pour lequel elle était obligée de payer spécialement.

353. La compagnie d’Express avait un compartiment spécial pour elle, n’est-ce pas ? Elle a un compartiment, mais l’espace n’en est pas limité, et la compagnie du chemin de fer peut aussi se servir de ce compartiment.

354. Les chars de votre chemin ne sont-ils pas divisés comme ceux des autres lignes en compartiment de la poste, compartiment de l’express et compartiment des bagages ?

Oui, ils le sont, et ils sont employés comme je l’ai dit.

355. Alors, la compagnie d’Express a le droit d’employer son compartiment si elle a assez d’effets d’express pour le remplir ; et si les effets d’express excèdent ce que le compartiment peut contenir, elle a droit à plus d’espace jusqu’à concurrence de quatre tonneaux ?

Si le compartiment réservé à la compagnie d’Express ne contient pas les quatre tonneaux, tel que pourvu par la convention, alors la compagnie doit trouver de la place pour le reste dans un autre char ou dans une autre partie du char. Cette réponse ne s’applique qu’aux trains allant à l’Ouest.

356. Quelle est l’étendue de l’espace réservé à la compagnie d’Express ?

Environ le tiers d’un char, ce qui ferait, en moyenne, environ trois tonneaux et un tiers.

357. Quelle quantité d’effets d’express, en parlant en général, tiendrait dans le compartiment de l’express ?

Je n'ai aucune donnée qui puisse me permettre de répondre d'une manière positive ; mais, d'après des renseignements obtenus, je vois que la compagnie d'Express peut transporter, en moyenne, environ trois tonneaux dans son compartiment. Et j'ajouterai que, comme règle, l'espace réservé à la compagnie est suffisant pour ses besoins.

358. Pouvez-vous dire quel est le poids moyen transporté par la compagnie d'Express ?

Le poids moyen transporté par la compagnie d'Express, par jour, sur tous les trains, est de $9\frac{1}{2}$ tonneaux, je crois ; cela comprend l'excédant de poids sur les quatre tonneaux à l'Ouest et les deux tonneaux à l'Est.

359. Ma question s'appliquait plutôt au poids transporté sur les quatre trains entre le Pont Suspendu et Windsor.

Je n'ai aucune donnée qui me permette de dire quelle est la quantité transportée par les deux trains en chaque sens entre le Pont Suspendu et Windsor, mais comme de raison elle est bien moindre que la moyenne du poids transporté sur tous les trains ; je ne puis dire combien de moins.

360. Vos teneurs de livres peuvent-ils donner ce renseignement ?

C'est possible, en consultant les livres à Hamilton, mais je n'en suis pas certain.

361. La compagnie d'Express a le droit de remplir ses quatre et deux tonneaux, entre le Pont Suspendu et Windsor, à même les effets d'express locaux ?

Oui, en vertu du contrat de 1863.

362. Combien de temps a duré le contrat de mars 1863 ?

Jusqu'au 9 septembre 1864.

363. Combien de messagers accompagnent généralement les matières d'express ?

Généralement un, mais je n'en suis pas bien certain.

364. Voulez-vous produire le contrat avec la compagnie d'Express antérieur à celui que vous avez déjà déposé ?

Je ne l'ai pas ici, mais je vais l'envoyer chercher.

365. Pouvez-vous maintenant produire le premier contrat entre la compagnie du Grand Occidental et la compagnie d'Express ?

Le messager étant arrivé, je le produis :—

“ ARTICLES DE CONTRAT fait et conclu ce douzième jour d'octobre, A. D. 1854, par et entre la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, partie de première part, et la compagnie américaine d'Express, partie de seconde part.

“ *Premièrement.*—La partie de première part s'engage à fournir à la partie de seconde part pour les besoins de ses affaires, savoir : le prompt et sûr transport des effets d'express et autres articles, les deux-tiers d'un bon char à bagages ou d'un char-poste de la grandeur ordinaire, qui sera expédié sur un train direct de voyageurs, en chaque sens tous les jours (excepté les dimanches), sur le chemin de la dite première partie entre le Pont Suspendu, près des chûtes de Niagara, et Windsor, Haut-Canada, vis-à-vis Détroit. Et dans chacun des dits chars à transporter, gratuitement, un messenger employé par la dite partie de seconde part et ayant la charge de ses effets d'express et autres articles ; et entre la ville d'Hamilton et le Pont Suspendu, dans chacun des dits chars, aussi un messenger ou agent supplémentaire pour le département des douanes. Pour ce que dessus la susdite partie de seconde part s'engage à payer à la dite partie de première part au taux de cinquante piastres par jour (dimanches exceptés.)

“ *Secondement.*—La dite première partie s'engage de plus, pendant la durée du présent contrat, et en recevant dix jours d'avis par écrit de la dite seconde partie lui demandant de le faire, à fournir un char à la dite seconde partie pour le transport de son fret et de ses effets d'express au montant de cinq tonneaux chaque jour (dimanches exceptés), lequel char sera expédié par un train de voyageurs direct de nuit, allant à l'ouest sur le chemin de fer de la dite première partie, depuis le Pont Suspendu jusqu'à Windsor susdit ; et transportera en même temps, gratuitement, et ramènera, aussi gratuitement, le messenger de la dite seconde-partie ayant la charge de ses articles et effets d'express sur le dit train de nuit. Pour cela il est convenu que la dite seconde partie paiera à la dite première partie au taux de trente piastres pour tout et chaque dit char ainsi expédié.

“ Et il est de plus convenu que pour le transport de tout fret sur le dit train de nuit excédant cinq tonneaux, la dite seconde partie paiera à la dite première partie au taux de

quarante centins par cent livres. Et il est de plus mutuellement convenu que la dite seconde partie pourra, en donnant dix jours d'avis par écrit de son intention de ce faire, discontinuer le paiement des trente piastres par jour pour le dit char sur le train de nuit; et après l'expiration des dits dix jours, la dite compagnie de chemin de fer pourra discontinuer l'expédition du dit char et le transport du dit messenger, jusqu'à ce qu'un semblable avis de dix jours soit donné par la dite seconde partie qu'elle désire employer de nouveau le dit char, et alors il sera expédié et le messenger transporté comme susdit, et la dite partie de seconde part paiera à la dite partie de première part pour ce char comme susdit.

“Troisièmement.—La dite première partie s'engage de plus à transporter un messenger de la dite seconde partie ayant charge de son fret en chaque sens tous les jours, dans un train de son chemin d'embranchement de Hamilton à Galt, à moitié prix; et de transporter en même temps dans le même train et sur le même chemin d'embranchement, le fret de la dite seconde partie, au taux de vingt centins par cent livres, lequel prix la dite partie de seconde part consent à payer.

“Quatrièmement.—La dite partie de première part s'engage de plus envers la dite partie de seconde part, pendant l'existence de ce contrat, à ne pas accorder à aucune autre compagnie d'Express ou personne engagée dans les affaires d'express, des conditions plus favorables pour le transport du fret d'express que celles qu'il est par le présent convenu de donner à la dite partie de seconde part.

“Cinquièmement.—Il est convenu que la dite partie de seconde part paiera le premier jour de chaque mois, au bureau de la dite première partie, dans la dite ville d'Hamilton, H.-C., ce qu'elle lui devra en vertu du présent contrat.

“Sixièmement.—Et il est de plus mutuellement convenu que ce contrat deviendra en force le premier jour d'octobre, et excepté tel que ci-après pourvu continuera d'avoir pleine force et effet jusqu'à ce qu'il soit terminé au moyen d'un avis écrit de soixante jours à cet effet, qui pourra être donné par l'une ou l'autre partie, et à l'expiration de ce temps, après la notification de cet avis, le dit contrat cessera d'exister et n'aura plus aucun effet.

“En foi de quoi les dites parties ont apposé leurs seings et sceaux, ce douzième jour d'octobre A. D. 1864.

“LIVINGSTON, FARGO ET CIE.”

366. Quel était le gérant du Grand Occidental lorsque ce contrat fut passé?

M. Brydges.

367. Ce contrat a donc existé environ neuf ans?

Oui, jusqu'à ce que la convention déjà soumise fût conclue.

368. Vous aviez été gérant-général pendant sept mois lorsque le contrat de 1854 fut changé?

Oui.

369. Je remarque que ces contrats stipulent que les compagnies de chemins de fer ne doivent pas transporter d'effets d'express pour aucune autre compagnie. Les prix convenus, je suppose, sont payés en considération de cette condition, aussi bien que pour le transport?

Ces prix furent sans doute payés en considération de cette condition ainsi que pour le transport, mais la compagnie, en fixant ces prix, reconnaissait les avantages qu'elle retirait de la recommandation de son chemin par les agents de la compagnie d'Express. M. Brydges peut répondre là-dessus, à l'égard du premier contrat d'express. Mes remarques s'appliquent au dernier.

370. Y avait-il quelque engagement que la compagnie d'Express emploierait son influence de la manière que vous dites?

Il n'y avait pas d'engagement écrit, mais cela formait toujours un élément dans la négociation.

371. Pouvez-vous dire quelle partie de la considération était applicable au transport, et quelle partie au droit exclusif du transport des effets d'express?

Je ne puis séparer les deux.

373. Vous faites le transport des effets d'express depuis le 9 septembre 1864, en vertu des titres de convention de cette date; pouvez-vous dire pourquoi ces titres n'ont pas jusqu'à présent été réduits en forme de contrat?

C'est parce que la compagnie du chemin de fer n'est pas satisfaite du montant qu'elle reçoit, et désire profiter d'une occasion favorable pour prendre elle-même ce service, ou pour le continuer à un prix plus élevé, suivant qu'elle le jugera à propos.

374. Lorsque vous avez, comme gérant, fait un nouveau contrat en mars 1863, vous avez fait, je suppose, les meilleures conditions possibles pour votre compagnie?

Oui, eu égard à la position des affaires.

375. Et lorsque vous avez passé le contrat de septembre 1864, vous avez stipulé, je suppose, le meilleur prix que vous pouviez obtenir?

Pas exactement; mais j'ai cru convenable pour le moment de continuer un arrangement avec la compagnie d'Express. Je ne veux pas dire que j'aurais pu obtenir un prix plus élevé, mais que j'ai cru convenable, pour le moment, de continuer un arrangement avec la compagnie d'Express.

376. La nécessité de faire un nouvel arrangement, en septembre 1864, ne provenait-elle pas de l'état du cours monétaire américain, plutôt que du désir de modifier l'arrangement?

Ainsi que je l'ai déjà expliqué, nous avons toujours été mécontents des conditions de l'arrangement; comme de raison l'état du cours monétaire américain rendait ce mécontentement plus grand.

377. Le service accompli pour la compagnie d'Express est en réalité le même sous le nouvel arrangement que sous l'ancien, n'est-ce pas?

Oui.

378. Le prix payé en vertu du nouvel arrangement est de \$86 au lieu de \$60, somme mentionnée dans l'arrangement de 1863. Cette somme de \$86 n'est-elle pas payée en monnaie américaine?

Oui.

379. Pouvez-vous dire quelle est la valeur comparative de \$86 dans un cas, et de \$60 dans l'autre?

Je ne le puis; mais l'on considérerait dans le temps que le paiement fait à la compagnie en vertu du dernier arrangement serait plus profitable qu'en vertu du premier.

380. La piastre américaine était de bien moindre valeur en septembre 1864 qu'elle ne l'était en mars 1863?

Je crois que oui, mais je ne puis dire quelle est la différence.

381. Je remarque, en regardant aux contrats, que le prix payé en vertu de celui de 1863 était payable en or, tandis que celui payé en vertu du contrat de 1864 était payable en monnaie américaine. Prétendez-vous dire que le 9 septembre 1864, \$86 en monnaie américaine valaient plus que \$60 en or?

Je ne puis dire quelle était leur valeur relative à cette époque, mais l'on considérerait que lorsque la compagnie du chemin de fer convertirait, quelques mois plus tard, la monnaie américaine en or, la valeur du nouveau contrat serait plus grande que celle de l'ancien.

383. Votre compagnie a transporté pendant plusieurs années les malles des Etats-Unis entre le Pont Suspendu et Détroit?

Oui; et les malles sont encore transportées sur notre chemin.

384. Y a-t-il maintenant, ou y a-t-il jamais eu un contrat écrit entre votre compagnie et le département des postes des Etats-Unis?

Je n'ai pas pu en trouver, et il n'en existe pas maintenant, à ma connaissance.

385. Quel est le service accompli par votre compagnie pour le département des postes des Etats-Unis?

Elle transporte les sacs d'entier parcours tels qu'ils lui sont présentés, généralement deux fois par jour, mais le département a le droit d'envoyer ses sacs par tout train direct.

386. Combien avez-vous de trains par jour entre le Pont Suspendu et Détroit?

Il y en avait deux autrefois, dans les deux sens, et il y en a feu trois dernièrement.

387. Pouvez-vous dire la quantité de matière postale transportée chaque jour sur votre chemin pour le gouvernement des Etats-Unis?

Environ un tonneau et demi.

388. Les sacs de la poste ont-ils été pesés dernièrement?

Non, je ne le crois pas.

389. Quand a eu lieu le pesage sur lequel vous basez votre moyenne?

Ils n'ont pas été pesés de mon temps, mais ma réponse est tirée de renseignements reçus des officiers de la compagnie.

390. Pouvez-vous dire si la quantité des matières postales américaines a augmenté depuis que vous êtes gérant-général ?

Je ne le puis.

391. Quel espace remplirait, en moyenne, un tonneau de matière postale ?

Environ un sixième de char ; mais je n'ai aucun moyen d'en juger, excepté d'après des expériences qui n'ont pas été faites.

392. Combien le gouvernement américain vous paie-t-il pour le transport de ces malles ?

Cinquante piastres par mille.

393. Ce prix vous a-t-il toujours été payé ?

Oui.

394. Le maître-général des postes des Etats-Unis, dans son rapport pour l'année 1853 (page 7), dit qu'en mars de cette année un contrat avait été passé avec la compagnie du chemin de fer Grand Occidental pour le transport des malles entre le Pont Suspendu et Détroit pour \$30 par mille. Est-ce exact ?

Je crois que le maître-général des postes a été mal renseigné, car les comptes de la compagnie montrent qu'elle a toujours été payée au taux de \$50 par mille.

395. Il est dit dans les rapports successifs du maître-général des postes des Etats-Unis que les paiements faits à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, pour le transport des malles, ont été, durant les années 1854, 1855, 1856 et 1857, au taux de \$30 par mille, et durant les années 1858 et 1859 au taux de \$40 par mille.—Dois-je comprendre que vous dites que ces paiements sont inexactement représentés dans tous ces rapports ?

Quoi qu'en disent les rapports, le fait est qu'il a toujours été payé \$50.

396. Veuillez avoir la bonté de nous fournir un extrait de vos livres montrant les sommes payées, et pour quel service, dans chacune des années écoulées depuis 1854 jusqu'à 1859 inclusivement ?

Le tableau suivant est tiré de nos livres :

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL.

“ ETAT des sommes payées par le gouvernement des Etats-Unis pour le transport des sacs de malle directs, depuis la date du commencement de leur transport jusqu'au 31 décembre 1859.

“ Semestre finissant au 31 juillet 1854.....		\$3,804 66½
Do do 31 janvier 1855		5,798 52
Do do 31 juillet 1855.....		5,864 63½
Do do 31 janvier 1856.....		5,779 64
Do do 31 juillet 1856.....		5,706 48
Do do 31 janvier 1857		5,779 64
Do do 31 juillet 1857.....		5,669 90
Do do 31 janvier 1858.....		5,743 06
Do do 31 juillet 1858.....		5,669 90
Do do 31 janvier 1859.....		5,743 29
Do do 31 juillet 1859.....		5,679 12½
Do do 31 janvier 1860.....		5,742 16½

“ La ligne a été ouverte en entier à la fin de janvier 1854, et elle commença à transporter les malles américaines trois ou quatre mois après.”

397. Dois-je comprendre d'après ce tableau que les paiements qui y sont mentionnés ont été faits aux dates spécifiées ?

Ces chiffres représentent les sommes chargées par la compagnie tous les six mois, et, autant que je sache, reçues par elle en temps et lieu. J'apprends cependant de mon prédécesseur que les paiements du gouvernement des Etats-Unis étaient quelquefois retardés.

398. Comme vos comptes sont tout à fait différents de ce que dit publiquement le maître-général des postes des Etats-Unis, je désire avoir un état, non pas des sommes

portées dans vos livres contre le maître-général des postes, mais bien des paiements faits par lui, avec leurs dates.

Je n'ai pas un pareil état ici, mais je vais le demander par télégraphe et le fournir.

399. Quand le tarif que vous avez fourni aux commissaires a-t-il été préparé ?

Il a été publié en 1859.

400. Votre tarif n'a-t-il pas été modifié depuis 1859 ?
Le tarif régulateur est resté le même, mais les taux ont varié suivant la concurrence et les circonstances.

401. Qu'entendez-vous par tarif régulateur ?

J'entends le tarif basé sur une classification donnée et le nombre de milles de la ligne.

402. Voulez-vous dire que bien que la classification soit restée la même, les prix payés ont varié ?

Oui. Nous devons nous guider d'après la concurrence et d'autres circonstances.

403. Le tarif fourni aux commissaires ne contient donc pas un véritable état des sommes payées par le public depuis 1859 ?

Le tarif fourni aux commissaires a été en usage général sur toute la ligne, mais il a fallu le modifier suivant les circonstances. Il me serait impossible de donner aux commissaires un état des prix réellement chargés, entre toutes les stations depuis 1859 jusqu'à présent.

404. Voulez-vous donc dire que les prix réellement chargés dépendent plus des contrats particuliers que du tarif ?

Oui, partout où nous rencontrons la concurrence. Dans les cas exceptionnels où la concurrence est vive, l'on ne suit pas toujours le tarif. Mais entre tous les endroits où il n'y a pas de concurrence, le tarif soumis aux commissaires est suivi dans toutes les transactions.

WALTER SHANLY, écuier, est assermenté et interrogé :—

PAR LE PRÉSIDENT :—

405. Vous avez été gérant-général du Grand Tronc pendant plusieurs années ?

Oui.

406. Durant quelle période ?

Depuis la fin de 1857 jusqu'en avril 1862, à l'exception d'environ dix mois en 1859.

407. Les accidents ont été très fréquents sur la ligne pendant une partie de votre administration, n'est-ce pas ?

Il a été brisé beaucoup de rails et de machines, et de chars par conséquent, et il y a eu beaucoup de dommage au fret, mais il y a eu comparativement peu d'accidents aux trains de voyageurs.

408. Il est dit dans votre exposé fait devant la commission de M. Langton que, entre janvier et avril 1861, il est arrivé un grand nombre d'accidents provenant du bris des rails sur la division centrale.—A quoi attribuez-vous ces accidents ?

J'attribue le bris des rails à trois causes : la qualité inférieure du fer en est une, les mauvaises pentes du chemin en sont une autre, et la rigueur du climat est la troisième.

409. Depuis combien de temps ces rails étaient-ils posés à la date mentionnée dans votre exposé ?

Les plus anciens étaient posés depuis six ans.

410. Si la qualité du fer eût été bonne, et si les rails eussent été bien faits, dans quelle proportion le bris des rails aurait-il diminué ?

Je suis parfaitement certain qu'une grande proportion du bris de rails est attribuable à la mauvaise qualité du fer, parce que je sais que le fer était mauvais, mais je ne puis dire dans quelle proportion les accidents auraient été diminués si le fer eût été bon. L'épreuve subie par les rails sur cette partie du chemin serait très forte même pour le meilleur fer.

411. Pouvez-vous dire si la fabrication des rails, à part la qualité du fer, était bonne ?

Ni l'une ni l'autre n'était bonne.

412. Connaissez-vous l'ouvrage de MM. Colburn et Holley sur les chemins de fer,

Non, je ne le connais pas.

413. MM. Colburn et Holley disent dans cet ouvrage que la durée moyenne d'un rail en Angleterre, sur plusieurs chemins de fer dont la circulation est très forte, est de 20 ans. Pouvez-vous dire quelle devrait être la durée d'un rail de bon fer, bien fait et de forme convenable, sur le Grand Tronc ?

Je ne garantirais pas le meilleur fer que j'aie jamais vu, sur le Grand Tronc, pour plus de dix ans, sur la division centrale. Ma réponse est basée sur les mauvaises pentes de cette division et la rigueur du climat.

414. Ce n'est pas là la division, je crois, sur laquelle les effets du climat se font le plus sentir ?

Non, la moitié Ouest de cette division n'est pas éprouvée aussi fortement que la moitié Est, qui l'est aussi fortement qu'aucune partie du chemin.

415. Vous avez dit dans votre témoignage devant le comité de la chambre d'assemblée, ainsi que devant la commission de M. Langton, que le fret de long parcours ou direct peut être transporté avec profit à des prix beaucoup moindres que le fret local. Etes-vous encore de cet avis ?

Oui.

416. Pouvez-vous dire quelle était la moyenne du prix auquel le fret était transporté durant la dernière année de votre administration ?

Non, je ne puis le dire de mémoire.

417. Pouvez-vous dire à quel prix le fret de long parcours était transporté dans le temps ? Il m'est impossible de le dire.

418. Vous dites dans votre rapport fourni à la commission de M. Langton : " Nos tarifs d'automne, sur la grande masse de notre fret du Haut-Canada, ont à peine été en moyenne de un centin et demi (environ trois quarts de denier sterling) par tonneau par mille."—Pouvez-vous dire si ce taux avait augmenté sous votre administration ?

Je n'ai aucune raison de le croire.

419. Regardez-vous ce prix comme avantageux ?

Il est à peine rémunérateur. Nous pouvons prendre le fret à ce prix en automne—parce qu'il vaut mieux le prendre à ce prix que le laisser ; mais il n'y a pas de profit raisonnable.

420. En parlant du fret de long parcours dans votre témoignage devant le comité de la chambre d'assemblée, il vous fut demandé : " Pouvez-vous faire des profits en transportant le fret à 846 milles pour 50 centins par 100 lbs ?" A quoi vous répondîtes : " Oui ; je suis prêt à prendre le fret direct à ce taux."

En faisant la même réponse maintenant, j'ajoute :—Si j'ai assez d'affaires locales.

421. Vous pensez donc qu'un centin et quart par tonneau, par mille, pour le fret direct paierait mieux que les prix auxquels le Grand Tronc transportait le fret local ?

Cela paierait mieux que les plus bas prix auxquels il transportait le fret local.

422. Quel prix moyen établiriez-vous si vous étiez appelé à fixer un taux rémunérateur ? Vous dites dans votre rapport à la commission de M. Langton : " Nous aurions dû avoir deux centins, ce qui, tout en n'étant pas plus que raisonnablement rémunérateur, aurait fait une différence de peut-être dix mille piastres dans nos recettes hebdomadaires."

Je prendrais le fret roulant à 2 centins par tonneau par mille, pour de longues distances, en été, et en hiver, à 3 centins par tonneau. Je donnerais ces chiffres comme moyenne si j'avais à établir un tarif.

423. Parlez-vous des points où il y a concurrence, ou pour toute la ligne ?

J'ai déjà dit que je ne pouvais fixer une moyenne pour les points où il y a concurrence ; mais je prendrais ces taux de fret pour tout le chemin.

424. Avez-vous pu obtenir, pendant votre administration du Grand Tronc, deux centins par tonneau, par mille, pour le transport de la fleur de Toronto à Montréal, durant l'été ?

Je ne le pense pas. Je crois plutôt que le taux que vous m'avez montré, dans le rapport soumis à la commission de M. Langton, était la moyenne la plus élevée que j'aie jamais pu obtenir entre Toronto et Montréal en été.

425. Avez-vous jamais reçu 3 centins par tonneau par mille, pour le transport de la fleur en hiver, entre Toronto et Montréal ?

Non, je ne le pense pas, je crois que 2 centins est probablement le plus que nous ayons jamais reçu.

426. Je crois que la fleur est transportée en ce moment, de Toronto à Montréal, au prix de 45 centins par baril, ce qui ferait un peu moins de 1½ centins par tonneau par mille. Pouvez-vous dire si ce n'était pas là le prix général auquel vous la transportiez ?

Je ne puis dire que c'était le prix général ; ce peut être à peu près la moyenne.

427. Si vous transportiez la fleur à 1½ centins par tonneau par mille en hiver, ou à peu près à ce prix, entre Toronto et Montréal, quel était à peu près le prix général en été ?

La seule moyenne d'été dont je puisse parler avec connaissance de cause est celle qui est mentionnée dans mon rapport soumis à la commission de M. Langton.

428. En parlant du prix moyen du fret, dans vos réponses aux questions précédentes, vous vouliez parler non pas du coût du transport de la fleur de Toronto à Montréal, mais d'une moyenne du coût de son transport à toutes les stations intermédiaires ?

Je veux parler de la moyenne de tout le fret transporté sur la division centrale. Je crois que ce que je veux dire est exactement décrit dans la question.

429. Pouvez-vous dire alors, à peu près à quel prix la fleur était transportée durant l'été, pendant votre administration, de Toronto à Montréal ?

Je ne puis le dire de mémoire, mais il peut se faire qu'elle ait été transportée à 1 centin par tonneau, par mille, durant l'été ; je crois que cela peut se rapprocher du prix général durant la saison de navigation.

430. Ce prix était-il, à votre avis un prix profitable ?

Pris en lui même il ne le serait pas, mais accompagné d'autre fret local, il aurait à peu près payé.

431. Je suppose que ces prix étaient tout ce que vous croyiez pouvoir obtenir du public ?

Oui, tout ce que l'état des affaires nous permettait d'obtenir alors.

432. Le fret dont nous avons parlé est un fret local, et sujet aux prix que cette espèce de fret entraîne ; à quel taux, suivant vous, le fret direct de même qualité pouvait-il être transporté pour rapporter un égal bénéfice à la compagnie ?

Je n'ai aucun moyen d'arriver à une évaluation comparative ; le coût réel du transport du fret direct, pour la compagnie, dépend beaucoup des affaires locales qu'elle peut faire. Si elle a beaucoup de fret local, le coût du transport du fret direct diminue en proportion.

433. Vous dites dans votre témoignage devant la commission de M. Langton :—“ Les tarifs pour le fret ne sont pas établis à un taux uniforme, par mille, partout, le coût par mille diminuant en proportion de l'augmentation des distances. De petites charges transportées à de petites distances, doivent toujours être soumises à des taux plus élevés en proportion, que des charges considérables transportées à de longues distances ; et le trafic local doit toujours payer plus cher, mille pour mille, que le trafic du parcours entier, parce que les dépenses qui résultent du premier, sont de beaucoup plus considérables que celle du dernier. La cause des plus grandes dépenses d'un trafic local comparées à celles d'un trafic de parcours entier, se trouve consister dans la somme moins considérable de services utiles rendus par les engins dans le coût de l'entretien des stations intermédiaires, magasins, etc., avec leur corps d'agents, porte-faix, gardiens des rails mobiles ou aiguilles, etc., pour faire les entrées dans les livres et manoeuvrer les marchandises, et voir à placer les trains sur les gares d'évitement. L'intérêt sur le coût primitif des stations et de leurs gares d'évitement doit aussi être compté contre le trafic local. L'éclairage, le combustible et les taxes, forment d'autres *items* assez considérables dans la dépense. Quand à ce qui a rapport au service effectif des engins, des trains locaux, il est comme de raison, moins, mille pour mille, que celui rendu par ceux des trains de parcours entier, qui partent avec une charge complète ; tandis que l'engin du train local part souvent, n'ayant que deux ou trois chars, ou quelque fois n'en ayant pas du tout, et est obligé de prendre sa charge à mesure qu'il avance, déplaçant les chars, et les mettant sur des gares d'évitement à chaque station, ou un char ou deux, ou peut-être pas plus qu'un char à demi—chargé se trouvent à l'attendre.”—Voulez-vous nous dire quelle est et quelle devrait être, suivant vous, la différence entre les prix du fret direct et ceux du fret local ?

Il est impossible d'arriver à établir exactement la différence du coût de traction du fret direct comparé à celui du fret local ; mais, comme une espèce d'estimation de la différence générale entre les deux, je consentirais à prendre le fret direct à la moitié du prix que nous devrions avoir pour le fret local.

434. Cette estimation est-elle basée sur les considérations mentionnées dans votre réponse à la question 177, devant la commission de M. Langton ?

Oui.

435. Avez-vous jamais eu à examiner s'il devait être fait quelque déduction dans le tarif du chemin de fer pour continuité de service—c'est-à-dire, si je vous demandais de me louer un char tous les jours de l'année de Sarnia à Québec, et tous les jours de Québec à Sarnia, croiriez-vous que je devrais payer le même prix qu'un individu qui louerait un seul char pour cette distance ?

J'ai fait des réductions lorsque de grandes quantités de fret étaient données constamment par le même individu—mais seulement aux points de concurrence.

436. Une bien plus grande partie du fret du Grand Tronc va à l'est qu'à l'ouest, et les chars qui s'en vont à l'ouest sont en grande partie vides ; ma question s'appliquait au fret dans les deux sens, de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est, et je désire savoir si une pratique qui louerait un char pour toute l'année, dans les deux sens, n'aurait pas raisonnablement droit à une réduction considérable ?

Ce cas est tellement hypothétique, que je ne sais comment répondre à cette question.

437. Le département des postes se trouve exactement dans cette position ?

Quant au fret, je crois que si un tel état de choses existait, je ne serais pas porté à faire de réduction,—je veux dire dans le cas où il faudrait charger les chars dans les deux sens,—parce que lorsque les chars pourront être chargés dans les deux sens par un même marchand de ce pays, il ne sera pas nécessaire de se départir du tarif.

438. Pouvez-vous dire quelle réduction vous avez faite pour la continuité du service ?

Non.

439. Pouvez-vous dire si, en faisant cette réduction, vous avez guidé par une proportion, ou si ce n'a été qu'une simple affaire d'arrangement dans chaque cas ?

J'ai été guidé par les circonstances.

PAR L'HONORABLE C. D. DAY :—

440. Vous dites, en réponse à une question précédente, que vous croyez que 2 centins par tonneau par mille, en été, et 3 centins en hiver, rapporterait un profit sur le transport de la fleur et autre fret roulant. Les mêmes prix seraient-ils également rémunérateurs pour le fret d'autres classes ?

Oui, si nous en avons beaucoup, nous pourrions transporter avec profit presque toutes les classes de marchandises à ce prix.

441. Relativement aux prix réduits pour la continuité du service, cela ne dépendrait-il pas dans tous les cas du profit rapporté par les taux ordinaires ?

Oui, cela en dépendrait certainement.

442. Si l'on ne pouvait rien retrancher des prix ordinaires sans y perdre, vous ne feriez aucune réduction pour la continuité du service ?

Non, je ne ferais aucune réduction au-delà de ce qui pourrait payer la compagnie.

PAR M. WICKSTEED :—

443. Quand vous parlez d'un prix payant, entendez-vous un prix qui paierait les dépenses et laisserait quelque chose de plus ? Qu'entendez-vous par un prix rémunérateur ?

J'appelle un prix payant celui qui laisse une certaine marge de profits ; mais je n'appelle pas cela un prix rémunérateur. Je crois que sur le Grand Tronc il faudrait au moins 40 pour cent en sus des dépenses pour rendre le chemin rémunérateur, sur les recettes actuelles telles qu'elles sont publiées.

444. Pensez-vous que 2 centins par tonneau par mille, en été, et 3 centins en hiver, permettraient à la compagnie de porter ses recettes à 40 pour cent au-dessus de ses dépenses ?

Je crois que je pourrais dire que ces prix, appliqués au fret maintenant transporté sur le chemin, le rendrait rémunérateur au montant que j'ai mentionné.

445. Moins que ces prix ne le ferait pas ?

Je ne le crois pas.

446. Quel pouvait-êre le prix du fret en remontant, de Montréal à Toronto, à l'époque où vous preniez la fleur aux taux que vous avez mentionnés, j'entends le fret de même nature que la fleur ?

Probablement à peu près le même pour le fret roulant, tel que le sucre et le tabac.

447. En parlant des accidents survenus sur la division centrale du chemin de fer Grand Tronc, en attribuez-vous quelque partie à la rigueur du climat, ou seulement à la qualité du fer et aux mauvaises pentes ?

En grande mesure au climat, mais je ne puis dire dans quelle proportion.

448. Quelle est la charge moyenne d'un train de fret sur la division centrale ?

Environ 120 tonneaux de fret en hiver, et probablement de 170 à 180 en été.

449. Pouvez-vous dire quel serait le coût moyen d'un pareil train par mille ?

Environ 70 centins, hiver et été ensemble, mais cela ne comprend pas les dépenses résultant des accidents.

450. Avez-vous occasion d'évaluer le coût supplémentaire de la vitesse ?

Oui.

451. Je veux dire qu'en supposant que le coût du transport d'une quantité de marchandises à une vitesse donnée étant 10, quel serait le coût de son transport à une vitesse double ?

452. Vous voulez dire, alors, que toutes marchandises transportées par train de voyageurs, à une vitesse double d'un train de fret, devraient payer le double du prix qui pourrait être chargé pour les mêmes marchandises transportées par train de fret ?

La pratique était de demander pour le fret transporté par train de voyageurs, sans égard à sa vitesse, le double des prix du fret de première classe ; notre but en agissant ainsi était plutôt de rendre le tarif prohibitif. Il y avait un tarif fixe pour les marchandises d'express.

455. Pensez-vous que ce prix était un prix équitable en proportion des dépenses ?

Oui, parce que le transport du fret par les trains de voyageurs est toujours un embarras.

PAR LE PRÉSIDENT :—

454. Vous avez conclu des contrats avec la compagnie américaine d'Express, lorsque vous étiez gérant du Grand Tronc ?

Oui.

455. Vous rappelez-vous quelle proportion du char des bagages occupait la compagnie d'Express ?

Environ 10 ou 12 pieds de longueur, par la largeur du char.

456. Vous rappelez-vous quel prix payait la compagnie d'Express, par tonneau, par mille.

Non.

457. Savez-vous ce qu'elle paie maintenant ?

Non.

458. Je crois que c'est 3½ centins, par mille. Cela ne s'accorde pas avec votre évaluation de la valeur de ce service.

Je crois que oui. L'Express fait toute sa besogne, nous n'avons aucune responsabilité ni travail, excepté la traction du train sur le chemin.

459. Trois centins et demi ne forment pas le double du prix du fret de première classe ?

Non.

460. Quel serait le double prix du fret de première classe, par mille ?

Je ne m'en rappelle pas maintenant. Je n'ai pas le temps d'être examiné davantage.

Reprise de l'interrogatoire de M. Swinyard.—14 mars 1865.

461. C'est en vertu de cette lettre du 9 septembre 1864, que vous transportez maintenant les effets de la compagnie d'Express ?

Oui.

" BUREAU DE LA COMPAGNIE AMÉRICAINE D'EXPRESS,

" Département de l'Auditeur,

" Buffalo, 9 septembre 1864.

" THS. SWINYARD, Ecr.,

" Gérant-Général de la Compagnie

" Du chemin de fer Grand Occidental,

" Hamilton, H.-C.

" CHER MONSIEUR,—Nous proposons par la présente les conditions suivantes pour un nouvel arrangement entre la compagnie du chemin de fer Grand Occidental du Canada et la compagnie américaine d'Express.

" 1° Le paiement quotidien sera de \$86.40 centins en fonds américains, pour le privilège de transporter 8000 lbs. à l'ouest, et 4000 lbs. à l'est, de matières d'express d'un bout à l'autre, tout excédant sur les poids ci-dessus mentionnés devant être payé au taux de 72 centins par 100 lbs. en fonds américains.

" 2° Les prix ci-dessus varient avec les prix courants du fret direct de New-York à Chicago, la base devant être une fois et demie la proportion du chemin de fer Grand Occidental des prix du fret direct de New-York à Chicago par 100 lbs., le paiement quotidien devant être compté à 12,000 lbs.

" 3° Toute matière d'express entre les stations locales sera payée en fonds du Canada, au taux de une fois et demie le prix du fret local de première classe, basé sur le tarif local en existence lorsque le fret sera transporté.

" 4° Les poids seront calculés mensuellement, et il est entendu que l'excédant dans une direction ne sera pas compensé par le déficit dans l'autre direction, et que la matière d'express local ne devra pas entrer dans le calcul des matières d'express direct transportées.

" 5° Nous aurons tous les privilèges et garanties que nous possédions sous l'ancien contrat.

" Espérant que ces conditions vous conviendront, et auront pour résultat un arrangement mutuellement satisfaisant, nous demeurons,

" Très respectueusement,

" Vos obéissants serviteurs,

" LIVINGSTON, FARGO ET CIE."

462. Voulez-vous produire un tableau des sommes payées par la compagnie d'Express en vertu de ce contrat ?

Je ne le puis maintenant, mais je le ferai préparer et l'enverrai aux commissaires.

463. Le tarif qui nous a été fourni ne gouverne pas le fret direct ?

Comme il y a plus ou moins de concurrence pour le trafic direct, nous ne pouvons suivre le tarif dans tous les cas.

464. La preuve qui nous a été soumise, à l'égard de la compagnie du Grand Tronc, est que le tarif du fret local ne gouverne pas du tout celui du fret direct. N'est-ce pas le cas sur le Grand Occidental ?

Il ne le gouverne pas, pour les raisons données.

465. Quels sont les points de concurrence sur votre chemin ?

Toronto, Hamilton, Guelph, London et Sarnia ; et Détroit et le Pont Suspendu pour le fret direct.

466. Je ne vois pas que le tarif mentionne les prix du fret direct du Pont Suspendu à Détroit. Pouvez-vous dire quels sont vos prix actuels pour transporter le fret direct entre ces deux points ?

Le tarif ne s'applique pas entre le Pont Suspendu à Détroit. Nos taux actuels du Pont Suspendu à Détroit sont, par 100 lbs., 1re classe, 52 centins,—2e classe, 44 centins,—3e classe, 30 centins,—4e classe, 24 centins. Les taux de Détroit au Pont Suspendu sont, par 100 lbs., 1re classe, 54 centins,—2e classe, 46 centins,—3e classe, 41 centins,—4e classe, 39 centins. Ces taux sont la proportion de la compagnie du Grand Occidental dans les prix du fret direct entre Chicago et New-York.

467. Vous transportez beaucoup de fret direct entre Détroit et le Pont Suspendu ?

Oui.

468. De quelle nature ?

Des produits, principalement de la fleur et du lard.

469. Quel est le prix de transport de la fleur ?

La fleur se trouve dans la 4e classe, et rend 39 centins par 100 lbs, ou 3.40 centins par tonneau par mille.

470. C'est le prix auquel vous transportez la fleur maintenant ?

Oui.

471. Quelle est la distance ?

Deux cent vingt-neuf milles.

472. Combien chargez-vous pendant la saison de navigation pour transporter la fleur des mêmes points ?

Le plus bas prix chargé pour la fleur, en été, durant la navigation, a été 19 centins par 100 lbs, ce qui ferait 1.65 centins par tonneau par mille.

473. Les sacs de malle américaine et le bagage direct du Pont Suspendu à Détroit sont mis ensemble ? Quel espace leur donnez-vous ?

Nous donnons tout l'espace qu'il faut pour les bagages et les sacs. Le bagage varie beaucoup. Règle générale, il faut un second char à bagages pour transporter tout le bagage et les malles, c'est-à-dire, que le bagage direct et les malles directes sont placés dans un char à part, mais le bagage direct est beaucoup plus considérable que les malles.

474. Transportez-vous actuellement de la fleur entre Windsor et Toronto ?

Non.

475. Vous dites dans votre exposé que vous aviez reçu ce jour-là, pour la première fois, copie de l'ordre en conseil du 18 septembre 1858. Savez-vous si la compagnie avait reçu avis de cet arrêt du conseil avant cette époque ?

Non, il n'y a rien dans les archives de la compagnie qui fasse voir que cet arrêt lui ait été envoyé. L'arrêt du conseil ne lui a jamais été envoyé, et je n'ai pu trouver qu'elle en eût reçu avis, si ce n'est par une lettre de M. W. H. Griffin, en date du 19 novembre 1858, disant qu'un arrêt du conseil avait été passé, mais ne mentionnant aucun taux, tout en promettant de le communiquer sous quelque jours.

476. Avez-vous eu l'occasion de lire le témoignage de M. Brydges devant les commissaires ?

Oui.

477. Voulez-vous avoir la bonté de jeter un coup-d'œil sur son témoignage, depuis la question 133 jusqu'à la question 143, et dire si vous ne pensez pas que M. Brydges avait reçu avis de l'arrêt du conseil avant la date mentionnée ?

Je n'en sais rien, mais je remarque que M. Brydges dit que le certificat dont il est question ne lui donne pas l'idée, ni à présent ni dans le temps, que le prix avait été définitivement fixé par le gouverneur en conseil.

478. Si vous avez reçu un certificat du maître-général des postes, sur votre propre demande, disant : " Je certifie par le présent qu'un arrêt du conseil a été rendu, autorisant le paiement de soixante-dix piastres par mille à la compagnie du chemin de fer Grand Occidental du Canada, pour le transport des malles de Sa Majesté sur la dite ligne de chemin de fer, et que cette somme au moins continuera d'être payée comme rémunération par mille, au dit chemin de fer, pour l'accomplissement du dit service,"—pensez-vous qu'un pareil certificat vous aurait fait croire qu'un arrêt du conseil avait été passé fixant le taux de rémunération à \$70 par mille ?

Oui ; mais je serais resté sous la même impression que paraît avoir eu M. Brydges, que, d'après la rédaction particulière de ce certificat, le taux n'avait pas été définitivement fixé par le gouverneur en conseil.

479. Votre compagnie a-t-elle l'habitude de conserver copie des lettres officielles qu'elle adresse au département des postes, au sujet du service postal ?

Oui.

480. Voulez-vous produire les lettres écrites entre le mois de septembre 1858 et le 12 août 1863, par lesquelles la compagnie se plaint du taux établi par l'arrêt du conseil de septembre 1858 ?

Je pourrai en produire copie dans le cours de la journée.

481. N'y a-t-il aucune lettre entre le 26 mars 1860, et l'époque à laquelle M. Brydges a cessé d'être directeur-gérant de la compagnie du Grand Occidental ?

Je n'ai pas pu en trouver, mais il peut y en avoir ; s'il y en a, M. Griffin peut les produire.

(M. Griffin produit ici une lettre datée du 23 avril 1860, et une copie du certificat relatif à l'arrêt du conseil accordé conformément à la requête contenue dans cette lettre.)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
 “ Bureau du Directeur-Gérant,
 “ Hamilton, H.-C., 23 avril 1860.

“ MON CHER MONSIEUR,—J'ai écrit au maître-général des postes le 26 ultimo, lui demandant un certificat relativement à la date à laquelle vous avez commencé à nous payer au moins \$70 par mille pour le service postal. Il n'a pas répondu à ma lettre, et je vois qu'il est parti par l'Angleterre. M. Irving, que cette lettre vous présentera, si vous ne le connaissez déjà, ira vous voir lorsqu'il sera rendu à Québec. Veuillez avoir la bonté de lui donner le certificat dont nous avons besoin pour nous permettre d'obtenir notre argent de Washington.

“ Votre très-obéissant,
 “ C. J. BRYDGES.

“ W. H. Griffin, Ecr.”

“ DÉPARTEMENT DES POSTES,
 “ Québec, 26 avril 1860.

“ C. J. BRYDGES, Ecr.,
 “ Directeur-Gérant,
 “ Chemin de fer Grand Occidental,
 “ Hamilton.

“ Je certifie par le présent qu'il a été rendu un arrêt du conseil autorisant le paiement de soixante-dix piastres par mille au chemin de fer Grand Occidental du Canada, par ce département, pour le transport des malles de Sa Majesté sur la dite ligne de chemin de fer, et que le prix ainsi autorisé datera du 1er avril 1854, et se continuera comme étant le paiement par mille au dit chemin de fer pour l'accomplissement du dit service.

“ (Signé,) W. H. GRIFFIN,
 “ Sous-Maître-Général des Postes.

“ Certifié être une vraie copie du certificat original de record dans ce département, accordé à M. Brydges à sa demande.

“ W. H. GRIFFIN,
 “ Sous-Maître-Général des Postes.

“ Département des Postes,
 “ Québec, 27 février 1865.”

482. Entre l'époque où vous êtes devenu gérant, en septembre 1862, et la date de l'arrêt du conseil du 12 août 1863, avez-vous adressé quelques lettres au département des postes.

Je crois en avoir écrit une, lorsque le département des postes informa la compagnie du montant qui avait été placé à son crédit, et en cette occasion je crois avoir protesté contre ce montant comme étant tout à fait insuffisant. Je puis produire cette lettre.

483. Lorsque vous parlez de protester contre ce taux comme insuffisant, voulez-vous dire que c'est du taux de \$70 par mille, ou de \$100 par mille?

Le taux accordé par le département des postes était, je crois, de \$70 par mille, et ma lettre s'appliquait à ce taux.

484. Vous présentiez donc vos comptes au taux de \$70 par mille ? C'était là la somme réclamée par votre compagnie ?

Les comptes ont été présentés par la compagnie au taux de \$100 par mille, dans le but de clore ses livres à la fin du semestre, mais ce n'était pas le montant réclamé par la compagnie. Elle était obligée d'adopter une somme que, ainsi que je le dis dans mon mémoire, elle pouvait sûrement compter recevoir pour le service postal, sous les circonstances les plus défavorables, lorsqu'il y aurait une liquidation.

485. Avez-vous quelque lettre par laquelle vous vous plaignez du prix de \$100 par mille comme étant insuffisant ?

Oui. Il a été écrit deux lettres avant le mois d'août 1863, dont je produirai copie.

486. Entre le mois d'août 1863 et la réunion de cette commission, avez-vous adressé d'autres lettres au département des postes que celles contenues dans votre mémoire ?

Non, pas que je sache.

487. En janvier 1861, il y eut un règlement de compte de la compagnie du Grand Occidental contre le département des postes jusqu'à septembre 1858, dans lequel règlement la compagnie fut créditée par le département au taux de \$100 par mille ?

C'est ce qu'il paraît, mais sous protêt.

488. Depuis le règlement en question, la compagnie a été régulièrement créditée par le département des postes du montant de ses comptes, calculés à \$70 par mille ?

Je n'en sais rien.

PAR M. WICKSTEED :—

489. Les \$60 mentionnées dans le contrat de l'Express que vous avez déposé, de 1863, étaient-elles payées en or ?

Elles étaient payées en or ou son équivalent, mais ce qui manquait aux six tonneaux de fret direct était comblé sur le poids du fret local, tandis que par le nouvel arrangement les deux sont tout à fait distincts, et si l'express n'envoie pas six tonneaux de fret direct, elle paie pour ce poids,— ce qui a eu lieu plusieurs fois depuis le nouvel arrangement. Par le contrat de 1863, l'Express avait la permission de compléter le poids de six tonneaux avec le fret local, tandis qu'en vertu du nouveau contrat la compagnie d'Express paie \$86, soit qu'elle expédie six tonneaux ou non, et elle paie séparément pour le fret local au taux de $1\frac{1}{2}$ fois le prix du fret de première classe.

490. Vous pensez que cette différence rend le nouveau contrat plus avantageux pour la compagnie que ne l'était celui de 1863 ?

Je crois que le résultat sera, lorsque le prix de l'or tombera, que le nouvel arrangement sera plus favorable à la compagnie.

491. Regardez-vous la somme des affaires faites par votre chemin de fer comme étant raisonnable ?

Nous avons une capacité de transport égale à une somme de trafic beaucoup plus considérable que celui que nous avons eu jusqu'ici ; mais la quantité que nous avons transportée ne nous a pas permis, sous les circonstances dans lesquelles s'est trouvée placer la compagnie, de payer un dividende raisonnable aux actionnaires de la compagnie.

492. Cela provient-il principalement du manque d'affaires ou de l'insuffisance des prix ?

Dans une certaine mesure, cela provient de l'insuffisance de quelques uns des prix auxquels nous sommes forcés de faire le transport ; mais nous avons lutté contre de grands désavantages, à cause de la dépréciation des fonds américains, qui ont rendu les prix de long parcours, bien qu'élevés en apparence, moins avantageux à la compagnie.

493. Votre compagnie a le fermage du Pont Suspendu ?

Elle a le droit de se servir du pont à perpétuité, au prix d'un loyer qui s'élève à \$45,000 par année, en fonds canadiens.

494. De quelle manière êtes-vous remboursés de cette dépense ?

Par la somme de trafic que nous traversons sur le pont, et que nous ne pourrions avoir si le pont n'était pas là.

495. Exigez-vous un péage distinct pour passer sur le pont ?

Non, pas au-delà de ce qui est inclus dans les prix de parcours entier.

496. Vous comprenez quelque chose dans ces prix ?

On l'a évalué à 25 centins par voyageur ; mais les prix de transport direct couvrent tout.

497. Savez-vous combien a coûté le pont ?

Six ou sept cent mille piastres, je crois ; mais je ne puis le dire exactement.

498. La compagnie du pont conserve le tablier inférieur pour le passage des voitures ordinaires et des voyageurs, et reçoit les péages et profits qui en proviennent ?
Oui.

PAR LE PRÉSIDENT :—

499. Il n'y a pas de péage séparé payé par les voyageurs qui traversent le pont ; tout est compris dans le prix général du billet ?

Oui.

500. Pouvez-vous dire dans quelle proportion se trouve le fret direct relativement au fret local, sur le Grand Occidental ?

Environ 60 pour cent.

501. Le fret direct a-t-il augmenté ou diminué depuis 1859 ?

Je ne puis le dire de suite, mais depuis six mois il a considérablement diminué.

502. Le tarif du fret direct a-t-il augmenté ou diminué depuis 1859 ?

Je ne sais pas quels étaient les prix du fret direct en 1859, en sorte que je ne puis faire la comparaison.

503. Les taux du fret direct ont-ils augmenté ou diminué, sur le tout, depuis que vous êtes gérant ?

Les taux ont considérablement augmenté ; mais la dépréciation des fonds américains rendent le résultat à peu près le même.

504. J'ai compris que vous aviez dit que la compagnie avait souffert de la dépréciation des fonds américains ;—est-ce le cas ?

Oui.

505. Jusqu'à quel point ?

Pour le semestre expiré le 31 janvier 1864, la perte sur la conversion des fonds américains a été de £53,984 sterling, ou environ \$270,000.

506. Attribuez-vous donc la diminution des recettes de la compagnie au dérangement du cours monétaire américain, ou à l'insuffisance des prix demandés ?

Au dérangement du cours monétaire américain en ce qui a rapport à la conversion ; mais le total des recettes indique une augmentation considérable.

507. Si les prix étaient payés en or, il n'y aurait pas de diminution ?

Non ; le résultat serait bien meilleur, si nous transportions la même quantité de fret.

508. Pouvez-vous dire si la quantité du trafic direct a augmenté ou diminué pendant votre administration ? Veuillez consulter les états semestriels.

Je puis vous donner ce renseignement, mais pas d'après les rapports semestriels. Je vous fournirai le renseignement que vous désirez.

PAR M. GRIFFIN :—

509. Le service accompli pour la compagnie d'Express ne comprend-il pas le transport d'une caisse de sûreté en fer ?

Oui.

510. Ce poids est-il compris dans les six tonneaux ?

Le contrat montre que nous le transportons gratuitement.

PAR M. BRYDGES :—

511. Le contrat de l'Express, de 1863, dont il a été parlé était de \$60 par mille en or ce qui comprenait le fret à parcours total et le fret local, et le second contrat, de 1864, était de \$86 par mille en bons américains (*green-backs*) ne comprenant que le fret à parcours total, le fret local devant être payé en or suivant le poids ;—tout cela n'est-il pas exact ?

Oui, je l'ai déjà dit.

512. Le fret à parcours total transporté par la compagnie ne lui est-il pas payé en or ?

Oui.

513. Et par conséquent les paiements faits par la compagnie de l'Express à la vôtre en bons américains (*green-backs*) est un arrangement temporaire fait en vue de la dépréciation des valeurs américaines, comme pour le reste de votre trafic à parcours total ?

Oui.

514. L'arrangement avec la compagnie américaine d'Express fut fait en partie pour les mêmes raisons qui ont engagé la compagnie à transporter les malles des États-Unis, c'est-à-dire comme mode d'avertissement pour le trafic à parcours total ?

Certainement c'était le grand objet.

515. Le contrat avec la compagnie américaine n'a-t-il pas eu pour résultat d'attirer sur votre ligne une grande quantité de fret à parcours total qui est sous le contrôle d'une des branches de votre administration ?

Oui ; de 30 à 60 charges par semaine qui sont transportées par les trains de marchandises.

516. Vous connaissez le chemin de fer Central de New-York ?

Oui.

517. Savez-vous si c'est sur la ligne principale d'Albany à Buffalo qu'on expédie les trains express de voyageurs ?

Oui.

518. Savez-vous si entre deux points de cette ligne, par exemple, Syracuse et Rochester, il y a un embranchement qu'on emploie pour desservir ce district ?

Je crois que oui, mais je n'y ai jamais passé.

519. En un mot les trains de voyageurs sur le chemin de fer Central de New-York suivent la ligne directe, et ne passe point par l'embranchement dont j'ai parlé ?

Oui.

520. Pouvez-vous me dire si les rails se brisent à certaine époque de l'année sur le chemin de fer Central de New-York ?

Oui ; durant l'été de 1862, il y eut 500 rails de brisés. Dans l'hiver de la même année il y eut 2,003 rails de brisés, ou environ 9 milles de rails. Durant l'hiver de 1863, nous eûmes 648 rails de brisés, et dans l'hiver de 1863-64, 1470 ou environ 8 milles de rails.

521. Attribuez-vous les accidents au climat du Canada ou à quelqu'autre cause ?

D'après les chiffres que je viens de citer il est évident que, le bris des rails étant beaucoup plus considérable en hiver qu'en été, le climat du Canada est très-désavantageux.

522. Les malles venant et à destination du Canada traversent le Pont Suspendu de Niagara ?

Oui.

523. Cela entraîne-t-il des frais extra pour le département des postes ?

Oui ; toutes les malles anglaises venant et à destination de Boston et New-York, ainsi que les malles canadiennes venant et à destination des États-Unis et transportées par le Grand Occidental ont à traverser ce pont.

524. Mais alors la traverse de la rivière Niagara coûterait une somme considérable au département des postes ?

Sans doute.

525. Le trafic total du Canada sur le Grand Occidental suffirait-il, d'après vous, à payer l'intérêt du coût de construction du chemin de fer et du matériel roulant ?

Certainement non.

526. Pour le trafic local il y a concurrence par eau et par d'autres lignes de chemin de fer ; cela doit avoir l'effet de vous obliger à diminuer vos tarifs ?

Dans les limites de cette concurrence il est nécessaire de réduire les tarifs.

527. Le trafic local n'étant pas suffisant pour payer l'intérêt du coût de construction des voies ferrées, les compagnies canadiennes de chemins de fer doivent rechercher le trafic à parcours total qu'elles transportent au prix qu'elle peuvent obtenir pourvu qu'il y ait une marge laissée aux profits.—N'est-ce pas le cas ?

Oui ; je crois que les compagnies se contenteraient de leur trafic local s'il était suffisant pour payer un intérêt raisonnable sur leur capital.

528. En sorte que les tarifs sont déterminés non en vue d'un profit à réaliser, mais d'après les besoins de chaque ligne ?

Malheureusement oui.

PAR M. WICKSTEED :—

529. Vous avez des trains de nuit sur votre ligne ?

Oui.

530. Les commissaires constatent que l'arrêt en conseil de 1858 accorde un-tiers de plus pour les trains de nuit, et que l'acte des postes en Amérique permet au maître-général d'accorder 25 pour cent de plus dans les cas où une moitié du service se fait la nuit.— Pensez-vous que dans les cas qui nous occupent il y ait aucune raison valable de faire une distinction entre les trains de nuit et ceux du jour ?

Certainement, si les circonstances permettaient aux compagnies de fermer les lignes pendant la nuit, on réaliserait une grande économie en même temps que les chances d'accident seraient de beaucoup diminuées.

531. Mais en supposant qu'on expédie de nuit des trains de marchandises et de voyageurs, le maître-général des postes aurait-il encore raison d'accorder plus pour le transport des malles pendant la nuit que pendant le jour ?

Certainement.

532. Pensez-vous que les subsides accordés par l'acte des Etats-Unis et l'arrêt en conseil de 1858 soient justes et raisonnables, ou devrait-on les diminuer ou les augmenter ?

Je crois qu'ils sont tous deux insuffisants.

534. Les dépenses d'un train de nuit sur le Grand-Occidental comparées à ses recettes sont-elles plus considérables que celles d'un train de jour comparé également aux recettes, et la différence est-elle couverte par les subsides accordés par l'acte des Etats-Unis et l'arrêt en conseil sus-mentionnés ?

Non, parce que les compagnies sont ainsi obligées à tenir ouvertes des stations qu'elles pourraient autrement fermer ce qui nécessite l'emploi d'un personnel de nuit en outre du personnel ordinaire.

535. Serait-il nécessaire de tenir ces stations ouvertes pour les trains de marchandises ?
Non.

536. Le nombre des voyageurs serait-il plus considérable la nuit que le jour.
Certaines localités ne fourniraient aucuns voyageurs de nuit.

PAR LE PRÉSIDENT :—

537. Combien avez-vous de trains de nuit sur votre ligne ?

Un train de nuit, aller et retour, entre le Pont Suspendu et Windsor, quittant le Pont Suspendu à 11.45 p.m., et arrivant à Windsor à 9.45 a.m. Le train de Windsor quitte cette ville à 6.45 p.m. et arrive aux Chûtes à 3.45 a.m.

538. Sont-ce là tous les trains de nuit entre le Pont Suspendu et Windsor ?

Oui, tous les trains de voyageurs.

539. Ainsi vous avez sur la ligne deux trains de voyageurs pendant la nuit.

Oui ; un aller, un retour.

540. Ces trains ont pour but d'établir une correspondance avec des chemins de fer étrangers ?

Oui.

541. Et une partie considérable de votre trafic à parcours total se fait par ces trains ?

Je ne saurais dire dans quelle proportion, mais je crois que le trafic à parcours total est plus considérable le jour que la nuit.

542. Pouvez-vous indiquer la moyenne du nombre de voyageurs sur les trains ?

Non.

543. Je présume que ce train produit de bonnes recettes ?

Non pas, il est une source de pertes.

544. Combien expédiez-vous de trains de marchandises, la nuit, sur votre ligne ?

Un aller, un retour ; le premier quitte les Chûtes à 5.30 p.m. et arrive à Windsor à midi le lendemain ; le second quitte Windsor à 6 p.m. et arrive aux Chûtes à 11.45 a.m. le lendemain. En outre il y a deux trains (un aller, un retour) qui voyagent une partie de la nuit, l'un quitte Paris à 9.30 p.m. et arrive à Windsor à 9.15 a.m. ; l'autre quitte London à 11.10 p. m., et arrive aux Chûtes à 8.30 a.m. Mais ces trains ne sont pas expédiés quand il n'y a pas une quantité suffisante de marchandise.

545. Vous avez donc sur la ligne entre le Pont Suspendu et Windsor, deux trains de voyageurs et deux de marchandises qui font le trajet pendant la nuit, et, en outre, un train de Paris à Windsor, et un de London aux Chûtes, en tout six trains par nuit.—Êtes-vous obligés d'avoir un personnel de nuit de service aux diverses stations pour ces trains ?

Pour les trains de voyageurs nous sommes obligés d'avoir un personnel de nuit à chacune des stations auxquelles ils arrêtent, et qui sont au nombre de quatorze sur trente-huit.

546. Etes-vous obligés d'avoir un personnel de nuit aux autres stations pour les trains de marchandises ?

Pour les trains de marchandises nous sommes obligés d'avoir un personnel suffisant pour assurer le service sur tous les points de la ligne. Je ne saurais indiquer de mémoire les stations où nous avons un personnel de nuit spécial pour les trains de marchandises.

547. Voudriez-vous me dire à combien de stations vous êtes obligés d'avoir un personnel de nuit, entre le Pont Suspendu et Windsor ?

J'en ferai faire un état que je vous soumettrai.

548. Pourriez-vous m'indiquer le nombre approximatif des stations où il y a un personnel de nuit ?

Non ; je préfère vous remettre un état exact.

549. Vos prix sont-ils plus élevés la nuit que le jour pour les voyageurs et les marchandises ?

Non ; on ne saurait admettre un pareil système dans la pratique.

550. En supposant que la ligne soit nécessairement ouverte la nuit, pensez-vous que les frais d'expédition des trains de voyageurs ou de marchandises soient plus considérables la nuit que le jour ?

Oui.

551. Quel est, d'après vous, l'excédant ?

Au moins de 50 à 70 pour cent.

552. A quoi attribuez-vous cet excédant des frais de nuit ?

A ce qu'il faut doubler le personnel, éclairer les diverses stations, allumer les signaux et faire une foule d'autres dépenses qu'entraîne tout service de nuit.

553. Un comité de la chambre des communes en Angleterre ayant demandé à Sir Rowland Hill " si le fonctionnement des chemins de fer était plus coûteux la nuit que le jour," sir Rowland fit la réponse suivante : " La différence est peu considérable sauf le cas où, la ligne étant fermée la nuit, le maître-général des postes exigerait qu'on expédie un train de nuit."—Que pensez-vous de cette réponse ?

Je n'ai aucune confiance dans l'opinion de Sir Rowland Hill à ce sujet. Il a toujours été en faveur de la réduction des subsides payés aux compagnies de chemins de fer dans l'intérêt du département des postes à la tête duquel il se trouve.

PAR M. CUMBERLAND :—

554. Le volume distinct du poids, n'est-il pas un élément de la classification des marchandises ?

Oui.

555. Alors, si une personne voulait louer à l'année, un char fermé vous la feriez payer d'après le tonnage ou capacité du char ou bien d'après le poids des marchandises qu'elle expédierait.

D'après la capacité du char.

556. Ainsi vous classifiez les marchandises d'après le volume en sorte que le loyer d'un char est en raison de capacité ?

Oui, autant que cela est possible dans la pratique.

THOS. SWINYARD.

(Il est fait allusion aux lettres suivantes dans le témoignage de M. Swinyard.)

" (Copie.)

" CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,

" Hamilton, Haut-Canada, le 18 novembre 1858.

" MON CHER MONSIEUR,—Je vous adresse, ci-joint, un état du nombre des trains que nous expédierons cet hiver, à partir du 29 courant.

“ Il est nécessaire que nous en venions à un règlement du service de la malle. Vous nous devez actuellement \$100,000 ; à défaut du paiement de cette somme nous ne pouvons régler avec le département des postes à Washington ; de plus nous tenons toujours ouvert, avec votre département, un compte d'intérêt que nous désirerions vivement régler.

“ Ne peut-on arriver à un règlement ? Voilà cinq ans que cette question est en suspens ; selon moi c'est beaucoup trop.

“ J'ai l'honneur, etc.,

“ (Signé,)

C. J. BRYDGES.

“ W. H. Griffin, écuyer.”

“ (Copie,)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
“ Hamilton, Haut-Canada, le 6 janvier 1859.

“ CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les renseignements qui suivent en réponse à la demande que vous m'avez faite de vous donner un état du service fait par la compagnie pour le département des postes depuis le 1er janvier 1855, jusqu'au 31 décembre 1858.

“ Voici comment s'est opéré le transport des malles ; sur la ligne principale, du 1er janvier 1855 au 31 décembre 1858 un char-poste de distribution a toujours fait partie de l'un des trains express à parcours total, aller et retour, et, durant la même période, des sacs de la malle ont été expédiés, aller et retour, aux soins de préposés aux bagages, sur l'un ou l'autre des trains express à parcours ; en tout, quatre voyages de parcours total par jour sur la ligne principale.

“ En outre, depuis le 19 mai 1856 on a expédié des sacs de journaux de Toronto et de Hamilton par le train express du matin à destination de l'Ouest.

“ Du 3 août 1857 au 31 décembre 1858, un char-poste de distribution a fait partie des trains spéciaux entre London et le Pont Suspendu.

“ Du 29 novembre 1858 au 31 décembre 1858, un char de distribution a fait partie du train du matin allant de Hamilton à London, et du train de retour de London à Hamilton.

“ Sur l'embranchement de Toronto un char-poste de distribution a fait partie des trains de voyageurs depuis l'ouverture de cette ligne, le 3 décembre 1855.

“ Sur l'embranchement de Galt nous avons eu, pendant 6 mois, un employé de la poste, et du 1er juillet 1855 au 28 décembre 1857, notre préposé aux bagages a fait les fonctions de conducteur de la malle.

“ Depuis l'ouverture de la ligne jusqu'à Guelph le 28 septembre 1857 jusqu'au 31 décembre 1858, un char-poste de distribution a fait partie de tous les trains entre Harrisburg et Guelph.

“ Sur l'embranchement de Berlin nos préposés aux bagages ont fait le service de la poste.

“ Les trains entre Sarnia et London ont un char-poste de distribution.

“ Voici un tableau du service fait par les chars-poste de distribution qui ne représente qu'une partie du service postal fait par toute la ligne :

“ PARCOURS JOURNALIER DES CHARS-POSTE.

“ LIGNE PRINCIPALE.

“ Du 1er janvier 1855 au 3 août 1857, parcours journalier, 458 milles— milles parcourus.....	381,514
“ Du 3 août 1857 au 31 décembre 1858, parcours journalier, 696½ milles— milles parcourus.....	308,449½
“ Du 29 novembre au 31 décembre 1858, parcours journalier extra de 152 milles—milles parcourus.....	4,256
Total du parcours sur la ligne principale.....	694 219½

" EMBRANCHEMENT DE GUELPH.

" Du 8 septembre 1857 au 31 décembre 1858, parcours journalier, 110 milles—milles parcourus.....	43,120½
--	---------

" EMBRANCHEMENT DE TORONTO.

" Du 3 décembre 1855 au 3 novembre 1856, parcours journalier, 226½ milles—milles parcourus.....	65,005
" Du 3 novembre 1856 au 5 juillet 1858, parcours journalier, 302 milles—milles parcourus.....	157,342
" Du 5 juillet 1858 au 29 novembre 1858, parcours journalier, 312 milles—milles parcourus.....	38,688
" Du 29 novembre 1858 au 31 décembre 1858, parcours journalier, 234 milles—milles parcourus.....	6,552
	<hr/>
	267,587

" EMBRANCHEMENT DE SARNIA.

" Du 27 décembre 1858 au 31 décembre 1858, parcours journalier, 122½ milles—milles parcourus.....	612½
" Parcours total de 1855 à 1858.....	<hr/> 1,005,539½

" On a fait un service considérable en outre de celui du char-poste de distribution.

" Ce char est ajouté au train expressément pour le service de la poste, et en le retranchant ou réaliserait une économie notable.

" Vous savez aussi que les employés de la poste sont transportés gratuitement dans ces chars ; plusieurs autres officiers du département voyagent aussi *gratis* sur les trains de la compagnie.

" Je crois que, sur cette ligne, douze employés de la poste voyagent chaque jour dans les chars de distribution ; le prix de leurs places représente un montant assez fort. J'espère que ce sont là tous les renseignements que vous désirez avoir. Vous n'en demandez aucun antérieurement au 1er janvier 1855, mais vous savez, comme de raison, que le chemin de fer transportait la malle avant cette époque.

" Votre dévoué,

" (Signé),

C. J. BRYDGES,

" Directeur-Gérant.

" Gilbert Griffin, écuyer,
" Inspecteur de la Poste,
" London."

" (Copie.)

" CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
" Hamilton, Haut-Canada, le 23 février 1859.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le compte de la compagnie pour le transport des malles jusqu'au 31 décembre 1858 ; vous verrez, par le compte, qu'il nous est dû une balance de \$97,676.52.

" Je saisis cette occasion de vous rappeler que le prix de la subvention par mille est de beaucoup insuffisant et moindre que celui qu'accorde le gouvernement des États-Unis aux chemins de fer qui correspondent avec le Grand Tronc dans ce pays.

" J'ai l'honneur, etc.,

" (Signé),

C. J. BRYDGES,

" Directeur-Gérant.

" A l'honorable S. Smith,
" Maître-Général des Postes."

“ L'HONORABLE MAITRE-GÉNÉRAL DES POSTES DU CANADA,
 DT. “ A la compagnie du chemin de fer Grand Occidental,
 “ Pour transport des malles par la dite compagnie comme suit :

“ 1858.	Balance du compte réglé le 22 juillet 1859.....	\$82,895.05	Balance \$97,676.52
“ Déc. 31.	Transport des malles sur la ligne principale et les embranchements pendant les six mois expirant au 31 décembre, savoir :—.....		
	Sur la ligne principale 229 milles @ \$100 par mille par année.....	11,450.00	
	Sur l'embranchement de Toronto 38 milles @ \$100 par mille par année.	1,900.00	
	Sur l'embranchement de Galt 12 milles @ \$100 par mille par année.	600.00	
	Sur l'embranchement de Guelph 15 milles @ \$100 par mille par année.	750.00	
	Sur l'embranchement de Sarnia 51 milles du 27 ou 31 décembre 1858, 5 jours @ \$100 par mille par année.	81.47	
		\$97,676.52	\$97,676.52

“ 1859.
 “ Janvier 1er Balance reportée..... \$97,676.52

“ HAMILTON, H. C.,
 “ Le 23 février 1859.”

“ (Copie.)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL.
 “ Hamilton, Haut-Canada, le 7 mars 1860.

“ MONSIEUR,—Dans une conversation que j'eus avec vous à Québec, je vous demandais de payer à la compagnie du Grand Occidental un à-compte sur le service postal; je viens aujourd'hui, au nom de la même compagnie, vous prier de payer au receveur-général la somme de \$114,581.13 due par la compagnie pour intérêt du semestre expirant le 31 décembre 1856, sur l'emprunt fait par la dite compagnie, et de lui porter cette somme en compte du paiement du service postal. Cela n'affecte en rien la question du tarif par mille que vous aurez à nous payer. Ce montant sera simplement porté à notre crédit, et la balance devra être réglée plus tard.

“ J'ai l'honneur, etc.
 “ (Signé),

C. J. BRYDGES,
 “ Directeur-Gérant.

“ W. H. Griffin, écuier,
 “ A. M. G. P. Québec.”

“ (Copie.)

“ CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
 “ Hamilton, Haut-Canada, le 26 mars 1860.

“ CHER MONSIEUR,—A la date du 26 février 1860, vous avez eu la bonté de me donner un certificat attestant qu'un arrêt en conseil avait été passé fixant à \$70 par mille le tarif

du service postal fait par les chemins de fer. J'ai expédié ce certificat à Washington afin d'obtenir le paiement du compte dû à la compagnie pour le transport des malles des États-Unis, et on me le renvoie en demandant un nouveau certificat d'après lequel le prix de \$70 par mille serait payé depuis le 11 avril 1854, (date à laquelle nous avons commencé à transporter les malles des États-Unis) jusqu'au 31 décembre 1859, date de notre règlement de compte.

"Auriez-vous la bonté de m'envoyer ce certificat au plus tôt; en ce faisant vous obligerez,

"Votre tout dévoué,
" (Signé),

C. J. BRYDGES.

"A l'honorable Sidney Smith,
"Maître-général des postes,
"Québec."

"(Copie.)

"CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
"Hamilton, Haut-Canada, 10 novembre 1860.

"MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 courant. En ce qui concerne le paiement de l'intérêt sur l'emprunt provincial fait par la compagnie, j'ai l'honneur de vous renvoyer à la lettre que j'adressais, le 25 février 1860, au ministre des finances, et à la décision de l'exécutif à ce sujet.

"J'ajouterais que le gouvernement doit à la compagnie, pour service postal fait jusqu'au 31 ult., et d'après le tarif insuffisant admis jusqu'à ce jour, la somme énorme de \$160,926.52 centimes.

"Il est impossible à la compagnie de payer l'intérêt de l'emprunt provincial, par suite des circonstances suivantes: la grande dépression des affaires en Canada depuis trois ans, et les pertes que nous avons souffertes dans notre trafic par suite de la construction de lignes parallèles pour lesquelles le gouvernement a fourni une partie des capitaux sans exiger d'intérêt.

"J'ai l'honneur, etc.,
" (Signé),

C. J. BRYDGES,
"Directeur-gérant.

"T. D. Harrington, écuier,
"Sous-receveur-général."

"(Copie.)

"CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
"Hamilton, Haut-Canada, 2 février 1861.

"T. D. Harrington, écuier,
"Sous-receveur-général,
"Québec.

"MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre (No. 698) du 28 ultimo, accompagnée de la copie d'un arrêt en conseil, en date du 24 décembre dernier, passé sur la recommandation de l'honorable receveur général, et prescrivant que le montant dû par le département des postes à la compagnie pour transport des malles soit payé par le maître-général des postes au receveur-général, et porté à la compagnie.

"Votre lettre m'informe de plus que la somme de \$143,747.08, montant des arrérages dus à la compagnie pour transport des malles, avait été payée par le maître-général des postes au trésor public, pour le compte de la compagnie et conformément à l'arrêt en conseil.

"En réponse, je suis chargé de vous informer que le montant admis par le maître-général des postes comme dû à la compagnie pour le transport des malles n'est nullement conforme aux comptes de la compagnie, même au tarif insuffisant fixé dans le principe

pour ce service. Je suis encore chargé de vous dire que les directeurs de la compagnie ont l'intention de faire bientôt au gouvernement une demande d'augmentation pour les services passés, et l'établissement d'un tarif raisonnable pour l'avenir.

" J'ai l'honneur, etc.

" (Signé,) W. C. STEPHENS,
" Secrétaire."

" (Copie.)

" CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,
" Hamilton, Haut-Canada, 19 janvier 1863.

" MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 courant par laquelle vous m'informez que le maître-général des postes à bien voulu porter la somme de \$24,150 au crédit de la compagnie du chemin de fer du Grand Occidental comme paiement du service postal fait par cette compagnie durant l'année 1862.

" Je n'ai pris que dernièrement la direction de la ligne du Grand Occidental, et je ne sais pas encore exactement où en sont les comptes de la compagnie avec le département des postes.

" On m'informe toutefois que le tarif est tellement insuffisant que la compagnie ne saurait considérer le montant ci-dessus comme une rémunération équitable du service qu'elle a fait.

" J'ai l'honneur, etc.,

" (Signé,) THOS. SWINYARD.

" W. White, écuyer,

" Secrétaire,

" Département des postes, Québec."

15 mars 1865.

ALFRED BRUNEL, écuyer, est assermenté et examiné.

PAR LE PRÉSIDENT :—

557. Vous avez été, pendant quelque temps, directeur du chemin de fer du Nord ?

J'en ai été le directeur pendant trois ans.

558. Avez-vous étudié la question du tarif que le département des postes devrait raisonnablement payer à la compagnie du Grand Occidental pour service postal ?

J'ai fait quelques calculs basés sur les rapports de la compagnie.

559. Auriez-vous la bonté de nous dire comment vous êtes arrivé à fixer ce tarif, et quel en était le chiffre ?

J'ai calculé comme suit la valeur du service postal sur le Grand Occidental. J'ai admis comme base ce principe que le char-poste est payé, à poids égal, au même prix que les autres parties du train sont payées par le public :

1er.—Moyenne du nombre de voyageurs par char.

Parcours total des trains de voyageurs.....		19,763,737
Parcours des chars de 1ère classe	894,714	
do do de 2ème do	303,986	
		<u>1,198,700</u>

La moyenne du nombre de voyageurs par char est donc de 16,489.

2me.—Moyenne du nombre de chars par train.

Parcours du train de voyageurs, = 272,070.....		
Parcours des chars de 1ère classe.....	894,714	
Moyenne du nombre des chars de 1ère classe par train.....		= 3.288
Parcours des chars de 2ème classe.....	303,986	
Moyenne du nombre de chars de 2ème classe par train.....		= 1.117
Parcours des chars-poste, express à bagage et des conducteurs..	727,837	
Moyenne de ces chars par train.....		= 2.675
		7.80
Moyenne générale des chars par train.....		7.80

3me.—Poids moyen des chars formant un train.

La compagnie a deux fois plus de chars à 8 roues que de chars à 12 roues. On peut donc établir la moyenne suivante :

2 chars à 8 roues	chacun 30,000 lbs.	60,000 lbs.
1 do à 12 roues.....		37,000
		3) 97,000

Poids moyen..... 32,333

Le poids moyen des chars de seconde classe est fixé à 20,000 lbs.

Les chars à bagage à huit roues pèsent chacun 20,000 livres, et les chars à 12 roues à 30,000 lbs.

La compagnie avait en dépôt un nombre égal de chacune de ces classes de chars, le poids moyen peut-être estimé à 25,000 lbs.

4me.—Le poids brut d'un train sera donc :—

3.288—Chars de 1ère classe.....	@ 32,333 lbs.	=106,310 lbs.
1.117— do 2ème do	20,000	22,340 “
2.675—Bagage, etc.....	25,000	66,775 “

Total poids brut..... 195,425 lbs.

Comme la poste occupe le tiers d'un char, son poids peut être fixé à 8,333 livres =. 0426 du poids brut total.

En déduisant le poids du compartiment affecté à la poste le poids du reste du train sera = 187,092 lbs.

5me.—Le poids du train et de sa charge.

On attient un chiffre approximatif du poids des voyageurs en calculant 125 lbs. par personne avec 50 livres de bagage.

Le poids des malles et des marchandises expédiées par l'Express est difficile à calculer. La capacité de la partie de char qu'elle occupe,—après avoir déduit le compartiment de la poste et le poids du bagage des voyageurs,—est représentée par 43,203 livres.

Les recettes provenant des malles étrangères et des marchandises expédiées par l'Express sont montées à \$22,209.06 ou 8.163 centins par mille pour les trains de voyageurs. D'après le tarif le plus élevé mentionné par M. Swinyard dans une lettre adressée à M. Mowat, le poids transporté pour ce prix serait moindre qu'un tonneau, mais il semble absurde de supposer qu'un volume aussi considérable puisse être transporté pour la somme minime de \$0.82; il faut donc supposer ou que les malles étrangères et les marchandises de l'Express sont transportées à un tarif minime ou que les bagages des voyageurs occupent un espace beaucoup plus considérable. On suppose donc que, pour l'une ou l'autre de ces causes, un cinquième du char est occupé et que les malles étrangères, les marchandises expédiées par l'Express et le bagage extra des voyageurs ne pèsent pas moins de 8640 livres, D'après les données ci-dessus on obtient les résultats suivants :

Poids brut du train.....	187,092 lbs.
72.63 voyageurs @ 125 lbs. chacun.....	9,078
Bagage des voyageurs.....	3,631
Marchandises exportées par l'Express, bagage extra et malles étran- gères }	= 8,640

Poids du train moins le comparti-
ment de la poste. }

= 208,441 lbs.

6°—Comme on l'a vu plus haut le parcours du train de voyageurs est de..... 272,070 milles.
Les recettes des trains de voyageurs ont été de \$548,959 00
Dont \$14,559.10 pour les malles locales, ce qui laisse, pour les autres services..... \$534,400 00
Recettes du train par mille..... \$1.9642 cts.

7° La compagnie a transporté les poids ci-dessus aux prix suivants et à la vitesse de 24 milles à l'heure :

Charge payant transport à .00092 centins par livre et par mille.

Le train et la charge payant transport à .00094233 centins par livre et par mille.

Ou, en calculant le prix du transport d'un tonneau pesant par mille ;

La charge paie 18.4 centins par tonneau et par mille ;

Le poids brut et la charge paient 1.88466 centins par tonneau et par mille.

8° J'ai calculé le poids du train, sans compter le compartiment de la poste, à 187,092 lbs., et la charge est évaluée comme suit :

Voyageurs	9078 lbs.
Bagage.....	3631 "
Express, etc.....	8640 "
	<hr/>
	21349 lbs.

Comme je l'ai fait voir le poids du compartiment de la poste est = 8,333 lbs.

Si ce compartiment est chargé en proportion des autres parties du train, le chiffre de sa charge sera le 4ème terme de la proportion géométrique suivante :

187,092 lbs. : 21,349 lbs. :: 8,333 lbs. : 950.8 lbs.

9° 950 8 lbs. est donc la charge du compartiment de la poste, dont il faut tenir compte à la compagnie. Par suite—

Le compartiment de la poste et sa charge = 8333 lbs. + 950.8 lbs. = } @ .00094233 centins par lb. = 8.748 centins.
9283.8 lbs..... }
par mille de parcours ; ou—
La charge du compartiment de la poste } @ .00092 centins par lb. = 8.747 centins.
= 950.8 lbs..... }
par mille.

10° Le tarif obtenu par ces calculs serait équivalent à \$54.76 par mille et par an, pour un seul service.

11° Il faut observer que les calculs ci-dessus sont basés sur les moyennes de toutes les transactions de la compagnie durant le semestre. Il est bon de faire une distinction entre le paiement du transport des malles par les trains à petite vitesse, et le paiement du transport par les trains express à grande vitesse, car il est généralement admis que le prix du transport par chemin de fer est en raison de la vitesse bien que le rapport n'en soit pas exactement déterminé.

Les calculs suivants relatifs au mouvement des trains de marchandises et des marchandises sur le chemin de fer du Grand Occidental feront comprendre la valeur que les direc-

teurs de chemins de fer attachent au transport de marchandises à petite vitesse comparé au transport à la vitesse des trains de voyageurs.

12° Les rapports de la compagnie n'indiquent que le parcours des marchandises. Le parcours du bétail est indiqué pour chaque cas particulier. De ces données on peut déduire le tableau suivant qui indique le parcours d'un tonneau pesant :

	Parcours équivalent d'un tonneau.
Marchandises, parcours d'un tonneau pesant.....	28,475,418
Véhicules " "	16,341 = 8,170
Chevaux " "	192,488 = 96,244
Gros bétail " "	12,480,489 = 4,160,163
Veaux " "	38,439 = 6,406
Moutons " "	4,338,135 = 289,269
Porcs " "	32,160,517 = 3,216,051
Fret local, calculé d'après les recettes	122,010
Parcours total d'un tonneau pesant.....	36,374,731

13° Le parcours des chars à marchandises a été de 7,773,465 milles, par conséquent la charge moyenne de chaque char est de 4.679 tonneaux, et si on admet que la capacité moyenne de chaque char soit de 10 tonneaux, il en résulte que les chars sont chargés à 0.4679 de leur capacité.

14° Le parcours des trains de marchandises et de bétail a été de 433,982 milles, ce qui donne une moyenne de 82.859 tonneaux pour la charge de chaque train divisé entre 17.707 chars.

15° Les recettes totales des trains de marchandises ont été de \$885,372.15, par suite la recette par mille a été de 201.68 centins ou 2.434 centins par tonneau et par mille.

16° Dans le rapport des commissaires de chemins de fer en 1860, je trouve, à la page 166, un état relatif au matériel du Grand Occidental, signé de M. Sharpe, surintendant du département des chars. J'en ai tiré les indications suivantes au sujet du poids relatif des chars. D'après cet état il semble que le matériel de transport des marchandises se composait comme suit dans la dite compagnie :

830 chars à marchandises, termes pesant chacun	18,500 lbs. = 15,355,000
94 " " "	12,000 " = 1,128,000
240 chars à plateforme. "	18,000 " = 4,320,000
6 chars à bois "	38,000 " = 228,000
6 " " "	8,000 " = 48,000
31 chars de conducteurs. "	20,000 " = 620,000
1207	21,699,000

Moyenne 17,976 lbs.

17° Le poids moyen d'un train de marchandises avec sa charge sera donc comme suit :

17 707 chars à 17,976 lbs. chacun.....	= 317,189 lbs.
82.861 tonneaux de marchandises.....	= 165,722 "
Total.....	482,911 lbs.

18° Et puisque les recettes de la compagnie par mille ont été de \$2.0168, il s'en suit que pour le transport des poids ci-dessus la compagnie a été payée comme suit :

19° Pour la charge payant transport .001217 centins par lb. et par mille, et pour le poids du train avec sa charge .00041763 centins par livre et par mille.

20° Ou, en calculant le prix par tonneau et par mille :

La charge paie.....	2.434 centins par tonneau et par mille
Le train et la charge réunis.....	.83526 " " "

21° Comprenant ces chiffres avec les valeurs analogues dans le cas des trains de voyageurs nous avons le tableau suivant :

La charge, dans les trains de marchandises, à une vitesse de 12 milles à l'heure, paie 2.434 centins par tonneau et par mille.	} et }	La charge, dans les trains de voyageurs, à une vitesse de 24 milles à l'heure, paie 18.1 centins par tonneau et par mille c'est-à-dire 655.9 pour cent en plus.
--	--------	---

La charge et le poids du train se mouvant à une vitesse de 12 milles à l'heure, paient .83526 centins par tonneau et par mille.	} et }	La charge et le poids du train se mouvant à une vitesse de 24 milles à l'heure, paient 1.88466 centins par tonneau et par mille, c'est-à-dire 125.6 pour cent en plus.
---	--------	--

Les statistiques sur lesquelles sont basés les calculs précédents, excepté dans les cas spécialement indiqués, se trouvent dans le rapport des directeurs pour le premier semestre de 1863.

22° On peut, par une autre méthode, arriver à déterminer approximativement la valeur du compartiment de la poste :

23° D'après les rapports des directeurs les recettes provenant exclusivement des voyageurs se sont montées à 2.59 centins par voyageur et par mille.

24° Les recettes totales des trains de voyageurs, moins le prix du transport des malles canadiennes, représentent \$534,400 dont \$22,209 sont le produit du transport des malles étrangères et des marchandises étrangères et locales transportées par l'Express.

25° Il semble juste de débiter exclusivement le transport des voyageurs d'une partie du train proportionnelle aux recettes de ce transport. Et, puisque le poids total du train, moins le compartiment de la poste est de 187,092 lbs., la proportion suivante sera approximativement exacte :

Les recettes totales sont au poids brut total du train comme les recettes provenant des malles étrangères et des marchandises étrangères et locales transportées par l'Express sont au poids brut de la partie du train affectée à ce dernier transport, ou, en chiffres :—

$$\$534,400 : 187,092 \text{ lbs.} :: \$22,209 : 7,775 \text{ lbs.}$$

26° Ce chiffre, déduit du poids brut du train (187092—7775), donne 179,317 lbs. pour le poids brut mis en mouvement pour le transport exclusif des voyageurs.

27° Et puisque les trains transportent en moyenne 72.63 voyageurs, et que le poids du compartiment de la poste est de 8,333 lbs. : nous pouvons établir la proportion suivante : 179,317 lbs. 72.63 voyageurs :: 8,333 lbs. : 3.37 nombres des voyageurs qui occuperaient la même place que le compartiment de la poste.

28° Par suite $3.37 \times 2.59 = 8.72$ centins par mille est la valeur du service postal = 54.58 par mille et par année pour un seul service.

560. Avez-vous fait pour le Grand Tronc des calculs analogues à ceux que vous venez de nous soumettre pour le Grand Occidental ?

J'ai fait certains calculs, mais les rapports de la compagnie du Grand Tronc ne fournissant pas les mêmes données que ceux du Grand Occidental, je n'ai pu donner exactement la même forme à mes calculs.

561. Veuillez nous faire part de vos calculs relatifs au Grand Tronc ?

Mes calculs sont basés sur des tarifs qui rendraient l'exploitation de la ligne avantageuse si le trafic du chemin de fer avait atteint son plein développement.

Je prends, pour le parcours maximum, des chiffres proportionnels à ceux qui sont fournis par une ligne américaine, exploitée avantageusement, et payant l'intérêt de son capital. Je choisis le Central de New-York :

En 1861 le parcours des trains de toutes sortes a été de 4,577,786 milles.

La longueur de la ligne est de..... 555.88 milles.
La longueur du Grand Tronc est de 1068.00 “

Le parcours proportionnel du Grand Tronc est le quatrième terme de la proportion suivante: 555.88 : 1068 :: 4,577,786 : 8,775,411.

Autant que j'ai pu m'en assurer par le rapport de la commission des chemins de fer, en 1861, l'intérêt du coût du Grand Tronc, moins l'aide accordée par la province, et y compris les paiements annuels aux lignes affermées, se monte environ à \$2,621,894; pour réaliser ce montant il faudrait faire, sur les frais d'exploitation, avec le parcours ci-dessus, un profit de 29.6 centins par mille.

Dans le rapport sus-mentionné je trouve que les services suivants coûtent :

Combustible par mille de parcours des locomotives	8.41 centins.
Réparations aux locomotives.....	8.06 “
Do do chars.....	0.99 “
Réparations de la voie.....	24.72 “
	42.18

A ce total il faut ajouter les prix de divers autres services tels que porteurs, aiguilleurs, huile, déchets, conducteurs, garde-frein, mécaniciens, dépenses générales, surveillance, etc., que j'ai trouvés dans les rapports du chemin de New-York et Erié, vu qu'ils ne sont pas indiqués dans les rapports du Grand Tronc que j'ai eus sous les yeux. Voici ces prix :

Porteurs, aiguilleurs, service par mille.....	1.68 centins.
Conducteurs, garde-frein, de trains de voyageurs par mille.....	4.91 “
Mécaniciens, chauffeurs, do do do do	5.23 “
Huile, déchets, graisse pour les locomotives do	1.66 “
Do do do pour les chars do do	0.24 “
Dépenses générales, surveillance, télégraphe, dommages aux personnes et aux propriétés.....	4.05 “
Réparations aux édifices, taxes, etc.....	4.69 “
	22.46 “
Items mentionnés dans le rapport de la commission comme ci-dessus.....	42.18 “
	64.64 “
Coût total de l'exploitation.....	64.64 “
Ajoutant l'intérêt, etc., comme ci-dessus.....	29.60 “
	94.24 “
On trouve que la recette nécessaire par mille pour fournir des profits } suffisants par payer l'intérêt, etc., sur le capital sera..... }	94.24 “

Dans le rapport de la commission je trouve encore que le nombre de chars des trains de voyageurs sur la ligne du Grand Tronc, en 1860, était de 4.16, ce nombre ayant été obtenu, je suppose, de la manière suivante :

2.16 chars de voyageurs,
1 char à bagage,
1 char pour la poste et les bagages.

D'après les poids des chars tels qu'indiqués dans le même rapport le poids de ce train (non-compris le tender et la locomotive) se composera comme suit :

1 char pour la poste et les bagages.....	30,248 lbs.
2.16 chars de voyageurs.....	58,320 "
1 char à bagage.	26,600 "

Poids total..... 115,168 lbs.

Dans le livre bleu soumis au parlement en 1863, et contenant des documents relatifs au Grand Tronc, le poids moyen du compartiment de la poste est fixé à 10,682 lbs., c'est-à-dire un peu plus d'un tiers du poids indiqué plus haut. Cette différence peut être due aux dispositions du compartiment de la poste. Ce poids est équivalent à 0.092 du poids total du train.

Il semble qu'on devrait payer le compartiment de la poste 0,092 des recettes du train indiquées plus haut ou 8.67 centins par mille de parcours.

562. Avez-vous fait des calculs en vous basant sur les recettes actuelles de la ligne ?

J'ai fait une série de calculs basés sur les recettes du second semestre de 1862, les données relatives au poids et à la composition des trains restant les mêmes que dans les calculs ci-dessus.

563. Voulez-vous nous indiquer ces calculs ?

Ces calculs sont basés sur la supposition que le département des postes paie le poids du compartiment de la poste à un tarif proportionnel à ce que le public paie les autres parties du train.

Durant le second semestre de 1862, les recettes provenant des voyageurs, de la malle et de l'Express ont été :

Voyageurs.....	£127,180	0	5 stg.
Malles et Express.....	23,374	18	0
Bagage.....	986	2	5
	£151,541	0	10 stg.

ou en dollars : \$737,499 69.

J'ai séparé les recettes de l'Express des recettes provenant des malles en déduisant le dernier compte présenté par la compagnie, le 5 octobre 1861, à \$110 par mille..... = \$44,305

Plus le montant payé pour service spécial qui s'élève, pour le semestre à..... \$10,000

Formant un total de..... \$54,305

retranchant cette somme de £23,374 18s. Od. stg. = \$113,757.84 recettes des malles et de l'Express, il reste \$59,452.84 pour le montant des recettes de l'Express.

Les recettes autres que celles des malles se sont montées à \$683,194.69.

Le parcours des trains de voyageurs a été, pendant le semestre sus-mentionné, de 419,228 milles, mais comme il semble que les recettes provenant des voyageurs transportés par les trains mixtes ont été comprises dans les recettes générales provenant des voyageurs, une partie des parcours des trains mixtes doit être ajoutée au parcours des trains de voyageurs. J'ai calculé, par la méthode suivante, ce parcours additionnel.

Le rapport de la commission, en 1861, fixé à 13.5 la moyenne des chars composant les trains mixtes, et je suppose que ces trains sont composés comme suit :

1 char pour la poste et les bagages.
1 char de voyageurs.
11.5 chars de marchandises.

En prenant la moyenne des différentes espèces de chars, [d'après le même rapport, (non compris le tender et la locomotive), le poids du train sera :—

1 char pour la poste et les baggages.....	30,248 lbs.
1 char de voyageurs.....	27,000
<hr/>	
Poids de la partie affectée aux voyageurs	57,248
11.5 chars de marchandises.....	201,250
<hr/>	
Poids total du train.....	= 258,498 lbs.

Et la partie affectée aux voyageurs = .221 du poids de tout le train. Or, le parcours des trains mixtes étant (page 26) de 339,127 milles, la partie à ajouter aux parcours du train ordinaire de voyageurs sera 74,947 qui ajoutée à 419,228, = 504,175 milles parcours fait pour le service des voyageurs, et puisque les recettes de ce service ont été de \$683,-194.69, la recette par mille = 135.5 centins.

En 1860, les recettes totales des trains de voyageurs furent de 130 centins par mille, et la moyenne du nombre des chars était de 4.16. Pour le semestre expirant le 31 décembre 1862, les recettes totales ont été d'environ 146 centins. On peut donc supposer que le nombre composant chaque train a été augmenté et porté probablement à cinq.

En prenant le poids des chars, tel qu'indiqué dans le rapport de la commission, on peut calculer comme suit le poids des trains :

2 chars de 1ère classe, voyageurs.....	54,000
1 do 2ème do do	24,300
1 char pour la poste et les bagages.....	30,248
1 char à bagage.....	26,600

Poids total du train..... 135,148

Le livre bleu de 1863 contenant des documents relatifs au Grand Tronc, fixe à 10,682 lbs., le poids moyen du compartiment de la poste qui, par suite, aux .0789 du poids de tout le train ; or, les recettes par mille étant de 135.5 centins, la valeur du compartiment des postes semble être de 10.69 centins par mille de parcours.

564. Dans sa réponse à la 13ème question, M. Brydges évalue les recettes provenant des voyageurs, durant le premier semestre de 1864, à \$1.12 pour les trains de voyageurs, et à \$1.44 pour les trains de marchandises ; en se basant sur ces chiffres quel serait, d'après vous, le tarif que devrait payer le département des postes ?

En se basant sur les recettes des trains de voyageurs ce tarif serait de \$8.83.

565. Avez-vous fait des calculs relativement au chemin du Nord ?

D'après les rapports j'ai fait des calculs basés sur les mêmes principes généraux, c'est-à-dire sur les recettes de la ligne et le poids des trains ; et je suis arrivé à \$50.72, pour un seul service, par mille et par année. Je n'ai pas encore mis ces calculs au net, mais je pourrais le faire pour demain.

M. Griffin est examiné de nouveau.—16 mars 1865.

PAR LE PRÉSIDENT :—

566. Pouvez-vous nous expliquer le service fait pour le département des postes des Etats-Unis par le chemin de fer Central de New-York ?

Je me suis procuré l'état suivant du nombre et du poids des malles expédiées et reçues chaque jour par le chemin de fer Central de New-York :

ETAT du poids total des malles expédiées par le chemin de fer Central de New-York, venant et à destination d'Albany et Troy, avec indication des poids expédiés par le train-poste de distribution et d'autres trains respectivement, pendant la semaine finissant le 7 mars 1865.

	PAR TRAIN-POSTE DE DISTRIBUTION.	PAR D'AUTRES TRAINS.*
	lbs.	lbs.
Total expédié d'Albany et Troy.....	1050	70110
Total reçu à Albany et Troy.....	1200	24353
TOTAL.....	2250	94463
Par jour....	322	13494

* Y compris les trains du dimanche transportant les malles.

POIDS DES MALLES EXPÉDIÉES D'ALBANY par le chemin de fer Central de New-York, du 1er au 7 mars 1865, (le dimanche non compris :)

DATE.	HEURES DE DÉPART DES TRAINS.						TOTAL.
	Local. 7.00 A.M.	Char-poste. 9.30 A.M.	A parcours total. 1.00 P.M.	Local. 5.15 P.M.	A parcours total. 6.00 P.M.	A parcours total. 11.00 P.M.	
Mars 1er	755	175	3145	155	1800	1597	7627
" 2	720	175	4727	462	850	2520	9454
" 3	890	175	2930	170	1369	1730	7264
" 4	845	175	3124	160	1754	1380	7438
" 6	600	175	900	90	1971	1600	5336
" 7	465	175	2236	140	1725	1730	6471
Total.....	4275	1050	17062	1177	9469	10557	43590
Poids moyen par jour...	712½	175	2844	196	1578	1759	7264½
Dimanche 5.						570	

Par trains à parcours total locaux ayant un char-poste de distribution :

à 7.00 a.m	712½
à 1.00 p.m	2844
à 5.15 "	196
à 6.00 "	1578
à 11.00 "	1759

7089½

A ajouter le poids des malles :

via Troy.....	4500	11589½
---------------	------	--------

Par train ayant un char-poste de distribution :

à 9.30 a.m.....	175
-----------------	-----

11764½

POIDS DES MALLES REÇUES À ALBANY PAR LE CHEMIN DE FER CENTRAL DE NEW-YORK,
du 1er au 7 mars 1865, (dimanches exceptés.)

DATE.	HEURES D'ARRIVÉE DES TRAINS.					TOTAL.
	6.35 A.M.	9.10 A.M.	2.30 P.M.	4.00 P.M.	9.00 P.M.	
Mars 1er	820	654	200	600	570	2844
" 2	740	230	200	630	990	2790
" 3	420	680	200	620	530	2450
" 4	450	994	200	315	770	2759
" 6	620	25	200	290	570	1705
" 7	1060	480	200	510	510	2760
Total.....	4110	3063	1200	2995	3940	15308
Poids moyen par jour....	685	510	200	499	606	2550
Dimanche, 5	570	675	.....	.....	.....	.....

TOTAUX.

Par trains à parcours total : lbs.

à 6.35 A. M.....685
à 9.10 "510
à 4.00 P. M.....489
à 9.00 "656

2350

A ajouter : poids approximatifs des malles *viâ* Troy..... 1500

3850

Par char-poste à 2.30 P. M..... 200

4050

567. Quel est le tarif payé par le département des postes pour ce service ?

Deux cents piastres par mille de chemin de fer et par année.

568. Avez-vous dressé un état des différents services faits actuellement par les chemins de fer du Canada pour le département des postes provincial ?

Oui ; j'ai dressé l'état suivant qui indique le service tel que fait au mois de février dernier.

ÉTAT DU SERVICE POSTAL ACTUELLEMENT FAIT PAR LES DIFFÉRENTS CHEMINS DE
FER DU CANADA.

GRAND TRONC .

QUÉBEC ET RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS.)

Un service journalier, aller et retour, quittant Québec et la Rivière-du-Loup respectivement à 9.30 a.m., avec un char-poste et un employé de la poste.

QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Un service journalier, aller et retour, par le train Express de voyageurs, de nuit, quittant Montréal et Québec, respectivement à 10.10 p.m. et 7 p.m., avec un char-poste, un employé de la poste, et en correspondance avec le train de jour venant et à destination de Toronto.

Second service, aller et retour, entre Montréal et Richmond, quittant Montréal et Richmond respectivement à 8.00 a.m. et à 9.30 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs sont aussi expédiés entre Montréal et Richmond seulement par le train mixte de nuit, qui quitte Montréal à 2 p.m. tous les jours.

RICHMOND ET LIGNE FRONTIÈRE.

Un service journalier, aller et retour, par train mixte quittant Richmond et la frontière respectivement à 3 p.m. et 6.55. a.m., avec char-poste et employé de la poste, des sacs sont aussi expédiés aux soins des employés de la compagnie par le train qui part tous les jours de Richmond à 6 p.m.

MONTRÉAL ET TORONTO.

Un service journalier, aller et retour, par le train Express des voyageurs quittant respectivement Montréal et Toronto à 8 a.m. et 6.30 a.m., et en correspondance avec le train journalier venant et à destination de Québec avec char-poste et employé de la poste.

Second service journalier, par le train Express des voyageurs, quittant Montréal et Toronto respectivement à 8.15 p.m. et 5.30 p.m., avec char-poste et employé de la poste.

TORONTO ET LONDON.

Un service par le train journalier de voyageurs quittant Toronto et London respectivement à 3.40 p.m. et 6.45 a.m., avec char-poste et employé de la poste. Des sacs sont aussi expédiés, aller et retour, chaque jour, par les trains qui partent respectivement de Toronto et London à 7.45 a.m. et 11 a.m.

STRATFORD ET SARNIA.

Un service, aller et retour, par le train Express journalier de voyageurs quittant Stratford et Sarnia respectivement à 1.05 p.m. et 8.45 a.m., avec char-poste.

STATION DE MONTRÉAL ET ST. ARMAND (LIGNE FRONTIÈRE) AVEC EMBRANCHEMENT DE ST. JEAN A ROUSE'S POINT.

1° Un service, aller et retour, par le train Express journalier de voyageurs quittant Montréal et la station de St. Armand respectivement à 3 p.m. et 7 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

2° Des sacs sont aussi expédiés tous les jours, aux soins des employés de la compagnie par le train qui part de la station de St. Armand pour Montréal à 7.05 p.m.

3° Des sacs expédiés journellement, aller et retour, entre St. Jean et Rouse's Point, aux soins des employés de la compagnie, par les trains Express des voyageurs qui partent respectivement de ces deux stations à 4.30 p.m. et 6.15 a.m.

4. Des sacs sont expédiés journellement, aux soins des employés de la compagnie, de Montréal à St. Jean par le train Express de 8 a.m.

MONTRÉAL ET LIGNE FRONTIÈRE *viâ* LACHINE.

Des sacs sont expédiés une fois par jour aux soins des employés de la compagnie, aller et retour, par le train mixte partant de Montréal et de la frontière respectivement à 3 p.m. et 7.30 a.m.

Des sacs sont aussi expédiés journellement, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, entre Montréal et Lachine par les trains Express de voyageurs quittant ces deux stations respectivement à 7 a.m. et 4 p.m.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL.

CLIFTON ET WINDSOR.

Un service journalier, aller et retour, par le train Express des voyageurs quittant Clifton et Windsor respectivement à 7 a.m. et 11.15 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

Second service journalier, aller et retour, entre Clifton et London par le train de voyageurs quittant Clifton et London à 3.05 p.m. et 6.20 a.m. respectivement avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs sont aussi expédiés journellement, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, entre Clifton et Windsor par les trains Express de voyageurs quittant ces stations à 11.45 p.m. et 6.45 p.m. Aussi, une fois par jour de Windsor à Clifton par le train Express de voyageurs quittant Windsor à 7.30 a.m., une fois par jour entre Hamilton et London par le train Express de jour quittant Hamilton à 2.10 p.m., enfin une fois par jour, aller et retour, de London à Appin.

LONDON ET SARNIA.

Un service journalier, aller et retour, par le train mixte de voyageurs quittant London et Sarnia respectivement à 5.15 p.m. et 7.50 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

HAMILTON ET TORONTO.

Un service journalier, aller et retour, par le train Express des voyageurs quittant Hamilton et Toronto respectivement à 9.45 a.m. et 6.45 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs, aux soins des employés de la compagnie, sont aussi expédiés une fois par jour aller et retour, par le train mixte des voyageurs quittant Toronto et Hamilton respectivement à 3.30 p.m. et 7.25 p.m.

GUELPH ET HARRISBURG.

Deux services journaliers, aller et retour, par les trains mixtes partant de Guelph à 7.30 a.m. et 4.20 p.m., et de Harrisburg à 10.05 a.m. et 6.50 p.m., avec char-poste et employé de la poste.

CHEMIN DE FER DE BUFFALO ET DU LAC HURON.

Un service journalier, aller et retour, par le train de voyageurs quittant Buffalo et Goderich respectivement à 6 a.m. et 9 a.m., avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs sont aussi expédiés chaque jour, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, entre Fort Erié et Wainfleet.

CHEMIN DE FER DE LONDON ET PORT STANLEY.

Des sacs sont expédiés une fois par jour, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, par les trains qui partent de London et Port Stanley à 7 a.m. et 5.15 p.m. respectivement.

CHEMIN DE FER DE WELLAND.

Un service journalier, aller et retour, par le train de voyageurs quittant Ste. Catharines et Port Colborne à 9.20 a.m. et 11.15 a.m. respectivement, avec char-poste et employé de la poste.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Un service journalier, aller et retour, par les trains de voyageurs quittant Toronto et Collingwood respectivement à 8 a.m. et 3 p.m., avec char-poste et employé de la poste.

Des sacs sont aussi expédiés une fois par jour, aller et retour, aux soins des employés de la compagnie, par les trains qui partent de Toronto et Collingwood respectivement à 3.40 p.m. et 6 a.m.

CHEMIN DE FER DE PORT HOPE ET LINDSAY.

Des sacs sont expédiés, aux soins des employés de la compagnie, une fois par jour, aller et retour, par les trains qui partent de Port Hope et Lindsay respectivement à 3 p.m. et 9.40 a.m.

EMBRANCHEMENT DE PETERBOROUGH.

Des sacs sont expédiés, aux soins des employés de la compagnie, une fois par jour, aller et retour, par les trains quittant Port Hope et Peterborough respectivement à 10.15 a.m. et 3.30 p.m.

CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE ET OTTAWA.

Un service journalier, aller et retour, par les trains de voyageurs quittant Brockville et Arnprior respectivement à 7 a.m. et 12.10 p.m., avec char-poste et employé de la poste.

EMBRANCHEMENT DE PERTH ET DE SMITH'S FALLS.

Des sacs, aux soins des employés de la compagnie, sont expédiés une fois par jour, aller et retour.

CHEMIN DE FER D'OTTAWA ET PRESCOTT.

Un service journalier, aller et retour, par les trains de voyageurs quittant Prescott et Ottawa respectivement à 1.30 p.m. et 8 a.m., avec char-poste et employé de la poste. Des sacs, aux soins des employés de la compagnie, sont aussi expédiés chaque jour, aller et retour, par les trains quittant Prescott à 7 a.m. et Ottawa à 12.30 p.m. respectivement.

CHEMIN DE FER DE SHEFFORD.

Un service journalier, aller et retour, par le train de voyageurs quittant Waterloo et St. Jean respectivement à 6 a.m. et 5 p.m., avec char-poste et employé de la poste ?
569. Pouvez-vous fournir des états du poids des malles sur chacun des chemins de fer employés par le département des postes.

J'ai fait dresser cet état avec autant de soin que le temps l'a permis ; le voici :

ETAT indiquant la moyenne journalière du poids des malles expédiées sur les différents chemins de fer du Canada.

(CHEMIN DE FER.	Longueur de la ligne ou section.	Moyenne journalière du poids des malles sur toute la longueur de la ligne y compris le poids des sacs.
GRAND TRONC.		
Québec et Rivière-du-Loup.....	126	350
Québec et Richmond.....	96	1500
Montréal et Richmond.....	76	1900
Richmond et frontière.....	55	300
Trois-Rivières et Arthabaska.....	35	100
Montréal et Kingston.....	172	2200
Kingston et Toronto.....	161	2400
Toronto et Stratford.....	88	1000
Stratford et London.....	32	360
Ste. Marie et Sarnia.....	70	150
MONTRÉAL ET CHAMPLAIN.		
Montréal et St. Jean.....	26	900
St. Jean et Rouse's Point.....	23	130
Montréal et Hemmingford.....	40	90
JONCTION DE VERMONT.....		
.....	26	600
CHEMIN DE FER SHEFFORD.....		
.....	43	120
PRESCOTT ET OTTAWA.....		
.....	53	450
BROCKVILLE ET OTTAWA.....		
.....	69	600
Embranchement de Perth.....		
.....	12	.....
PORT HOPE, LINDSAY ET PETERBORO'.....		
.....	56	215
CHEMIN DE FER DU NORD		
Toronto et Collingwood.....	94	500
GRAND OCCIDENTAL.		
Toronto et Hamilton.....	39	2000
Pont Suspendu et Windsor.....	229	1600
Guelph et Harrisburg.....	28	300
London et Sarnia.....	51	250
Komoka et Sarnia.....		
BUFFALO, BRANTFORD ET GODERICH.....		
.....	160	300
WELLAND.....		
.....	25	100
LONDON ET PORT STANLEY.....		
.....	24	200

Département des postes, le 11 mars 1865.

W. H. GRIFFIN,
D. M. G. P.

570. Par quelle route passaient les malles de Montréal à destination de New-York avant l'ouverture de la jonction centrale de Vermont ?

Par le chemin de Montréal et Champlain, de Montréal à St. Jean et Rouse's Point.

571. Par quelle route passe aujourd'hui la malle entre New-York et Montréal ?

De Montréal à St. Jean, distance d'environ 27 milles, sur le chemin de Montréal et Champlain, et de St. Jean par la jonction centrale de Vermont jusqu'à St. Armand, distance d'environ 22 milles.

572. A quelles conditions les malles étaient-elles transportées sur le chemin de Montréal et Champlain, tant que cette route a servi de communication avec New-York ?

En vertu d'arrangements qui ont existé pendant 28 ans et n'ont jamais été le sujet de la moindre contestation.

573. A quelles conditions la malle est-elle actuellement transportée de Montréal à New-York ?

De Montréal à St. Jean la malle est transportée aux conditions de l'ancien arrangement ; de St. Jean à St. Armand il n'y a point d'arrangement spécial, mais nous supposons que le service sera payé aux conditions de l'arrêt en conseil de septembre 1858, à moins qu'on ne fasse un arrangement spécial.

574. Depuis le changement dont vous avez parlé le chemin de Montréal et Champlain, de St. Jean à Rouse's Point, est devenu une ligne purement locale ?

A-peu-près ; toutefois les malles à destination de certaines parties des Etats-Unis, pour Plattsbourg et Ogdensbourg par exemple, sont encore expédiées par cette ligne, mais la plus grande partie des malles du Bas-Canada, à destination des Etats-Unis est expédiée par St. Jean et St. Armand.

575. Le chemin de Montréal et Hemmingford n'a toujours été qu'une ligne locale ?

Oui.

PAR M. BRYDGES :—

576. Cet état du poids des malles donne, je suppose, une moyenne du poids ordinairement transporté ?

Oui.

577. Il comprend, je suppose, toutes malles, locales, à parcours total, Anglaises, etc., qui sont expédiées par chemin de fer ?

Oui, toutes les malles expédiées par les trains réguliers.

578. La ligne de Montréal et Champlain, de St. Lambert à Rouse's Point, est en opération depuis 10 à 11 ans, je crois ?

Depuis un peu plus de 14 ans.

579. Sur cette ligne les malles n'ont jamais été transportées dans un char de distribution, si ce n'est depuis deux ou trois semaines, n'est-il pas vrai ?

Je ne me rappelle pas qu'elles aient jamais été transportées dans un char de distribution.

580. Et, en général, les malles ont été transportées dans le char ordinaire à bagage, sans employé de la poste ?

Oui, généralement.

581. Avant l'ouverture du Pont Victoria la poste recevait et distribuait les malles à St. Lambert, n'est-il pas vrai ?

Je crois que oui.

582. Le département des postes employait les trains ordinaires de la compagnie, et ne requérait jamais de trains spéciaux non plus que d'heures spéciales ?

Oui, jamais il n'a demandé qu'on modifiât les heures du chemin de fer.

583. Voulez-vous me dire le poids des malles transportées sur la ligne de Montréal et de Champlain comparé au poids des malles expédiées sur la partie la plus fréquentée du Grand Tronc ?

Un peu plus d'un tiers c'est-à-dire 900 lbs, sur la ligne de Champlain, et 2400 sur certaines parties du Grand Tronc.

584. Quand avez-vous payé la dernière fois la ligne de Champlain entre Montréal et Rouse's Point ?

Je ne saurais le dire exactement, mais je suppose que la compagnie a été payée jusqu'au 31 décembre dernier, car elle est dans l'habitude de présenter ses comptes tous les trimestres.

585. Voulez-vous me dire le montant payé par le département des postes pour le transport des malles entre Montréal et Rouse's Point ?

Je n'ai pas ici de copie du dernier compte, mais je pourrais me le procurer facilement.

586. Je crois que voici ce compte, il se monte à \$1254 par trimestre ?

LE DÉPARTEMENT DES POSTES,

A la compagnie du Chemin de Fer de Montréal et Champlain.

DT.

Pour service de la malle pendant le trimestre expirant le 30 septembre 1862, comme suit :

Pour transport des malles venant et à destination de Rouse's Point, du 1er juillet à ce jour, 6 voyages, aller et retour, chaque semaine; 158 voyages à \$3.50.....	553.00
Transport des malles des cantons venant et à destination de St. Jean durant la même période, 158 voyages à \$1.00	158.00
Transport des malles locales et à destinations plus éloignées de St. Jean à Rouse's Point, un trimestre à \$500 par année.....	125.00
Transport des malles de Laprairie, du 1er juillet à ce jour, 158 voyages à \$1.09 par voyage	158.00
Transport des malles anglaises, départ, par trains réguliers, 14 et 28 juillet, 11 et 25 août, 9 et 23 septembre ; 6 voyages à \$20 par voyage.....	120.00
Transport des malles anglaises, arrivées, par trains réguliers, 3, 17 et 29 juillet, 13 et 28 août, 12 et 24 septembre ; 7 voyages à \$20 par voyage.	140.00
	<hr/>
	\$1,254.00

Distance 44 milles, par mille.....\$114

Montréal, 30 septembre, 1862.

☞ Pas de char de distribution, mais les sacs de la malle sont transportés dans le char ordinaire à bagages deux fois par jour, aller et retour.

Je ne doute pas que ce soit là une copie exacte du compte.

587. Ainsi, d'après le tarif indiqué par ce compte, le département des postes paierait \$114 par mille et par année, à la ligne entre Montréal et Rouse's Point, pour le transport des malles dans le char ordinaire à bagages et sans employé de la poste ?

Le prix n'a pas été calculé par mille, et j'ignore quel en serait le chiffre. Le compte est un total de frais pour services faits séparément à différentes reprises, y compris une forte indemnité pour la peine et le risque que la compagnie de chemin de fer s'est imposés en se chargeant du soin et de la distribution des malles sans que le département des postes eût à employer d'agents.

588. Sans discuter le principe d'après lequel les paiements sont faits à la compagnie, voulez-vous me dire combien le montant payé par année pour le transport des malles donne par mille de parcours ?

Les comptes seuls expliquent ce point; ils varient chaque trimestre, et ne sont point dressés d'après un tarif par mille.

589. Mais la réponse à l'avant-dernière question est en opposition directe avec la théorie et la pratique du département des postes en Angleterre, dont les règlements prescrivent que les sacs de la malle transportés par les trains ordinaires, aux soins des employés de la compagnie, doivent payer beaucoup moins que les malles transportées dans des chars de distribution aux soins d'employés de la poste ?

Je ne crois pas. Il faut bien se rappeler qu'il s'agit ici d'un arrangement spécial fait alors qu'il n'y avait, dans le pays, que ce chemin de fer de cette espèce, et cet arrangement n'implique en rien l'intention du département sur la question générale du paiement du service postal.

590. Le département des postes a toujours été satisfait des prix demandés par cette ligne, et les a toujours soldés régulièrement, n'est-il pas vrai ?

Le montant en question était si minime que le département n'a pas cru devoir modifier un arrangement d'ancienne date. De plus le chemin de Montréal et de Champlain n'est pas compris dans l'acte général des chemins de fer.

591. Mais, dans d'autres cas, le département des postes n'a-t-il pas refusé de se conformer à des arrangements presque aussi anciens que celui-là ?

Je ne sache pas que le département ait jamais tenté de se soustraire à ses engagements.

592. M. Cameron, maître-général des postes, n'a-t-il pas déclaré sous serment qu'il passa contrat avec la compagnie du Grand Tronc, au mois d'août 1853, pour \$110 par mille, contrat qui, actuellement, n'a pas encore été mis à exécution ?

La compagnie du Grand Tronc n'a jamais prétendu qu'un contrat avait été passé ; elle prétendrait seulement avoir donné avis au maître-général des postes qu'elle était prête à passer contrat pour \$110 par mille. La première fois que cette question fut soulevée M. Cameron ne voulut pas prendre la responsabilité, qu'il prend maintenant, de dire qu'il avait passé pareil contrat, et les témoignages qu'on put se procurer à l'époque tendaient à prouver que le contrat n'avait pas été passé.

593. Vous vous rappelez la question 336 posée dans les termes suivants à M. Cameron : " En dehors de l'action de M. Morris dans cette affaire, aviez-vous personnellement, et " en votre qualité de maître-général des postes, l'intention de donner votre consentement " de manière à engager le gouvernement ? " A quoi M. Cameron répondit : " Oui, certainement ? "

Oui, je me rappelle tout cela.

594. L'officier responsable du gouvernement ne déclarait-il pas ainsi, sous serment, qu'il avait conclu cet arrangement ?

Oui, mais cette déclaration n'est nullement conforme à ce que M. Cameron disait, en 1855, la première fois que cette question fut soulevée.

595. L'arrangement avec la compagnie de Champlain, pour le transport des malles entre Montréal et Rouse's Point, fut-il fait par contrat ou simplement par lettres ?

Je ne pense pas qu'il fût en forme de contrat, je ne sais pas au juste comment il fut conclu.

596. Ce n'était donc pas un arrangement aussi formel que celui que le maître-général des postes, d'après sa déclaration sous serment, avait passé avec la compagnie du Grand Tronc ?

Il était beaucoup plus formel puisqu'il ne laissait aucun doute.

597. L'arrêt en conseil de septembre 1858, s'appliquait-il à quelque chemin de fer en particulier ou à toutes les lignes ferrées de la province ?

Il fut adressé au département à titre d'instruction qui devait le diriger dans ses paiements à toutes les lignes comprises dans l'acte général des chemins de fer, le prix à payer à ces différentes lignes, pour service postal, devant être réglé par le gouverneur en conseil.

598. Voulez-vous dire que le gouverneur en conseil n'a pas le droit de fixer le tarif de la ligne de Champlain ?

Je ne crois pas, si ce n'est depuis une époque récente, car il n'y a que deux ou trois ans que cette ligne est comprise dans l'acte général des chemins de fer.

599. Par les états que vous avez soumis du poids des malles transportées par le Central de New-York, je vois que le poids des malles de distribution est le même tous les jours, tandis que tous les autres poids varient chaque jour et à chaque train. Pouvez-vous expliquer cette anomalie ?

Les poids sont fournis par le département des postes Américain qui a cru devoir les fixer ainsi. Je comprends fort bien qu'on a mieux aimé prendre une moyenne que de peser des malles qui varient de poids tous les cinq ou six milles ce qui aurait été une opération très-fastidieuse.

600. N'avez-vous pas dit que le poids moyen des malles, sur le Central de New-York par les trains à parcours total, est d'environ sept tonneaux et demi par jour, que la quantité expédiée par les chars de distribution n'est que d'un cinquième de tonneau, et que les \$200 par mille payées au Central de New-York ont été accordées surtout en considération du poids des malles expédiées par les trains à parcours total ?

Les \$200 par mille sont payées pour tout le service, mais comme dans toutes les questions de ce genre, on doit assigner la plus forte portion de la somme payée à la partie la plus importante du service, qui est celui des malles à parcours total.

601. Vous savez que le Central de New-York expédie ses trains à parcour total avec les malles par la ligne directe d'Albany à Buffalo ?

Je le crois bien, si la compagnie expédie assez de trains pour les besoins de la poste.

602. Il s'en suit donc, incontestablement, que les trains à parcour total suivent la ligne directe qui est la plus courte ?

Je n'en doute pas.

603. Vous savez qu'en outre de la ligne directe entre Syracuse et Rochester, il y a un embranchement qui a environ 30 milles de plus que la ligne directe ?

Je crois que oui.

604. D'après l'état de choses mentionné, cet embranchement ne sert à transporter aucune portion des sept tonneaux et demi de malles expédiées par le Central de New-York, et pour lesquelles cette compagnie reçoit \$200 par mille, mais que le dit embranchement ne transporte que les malles locales entre les deux cités ?

Non. Mais d'après les rapports de la compagnie du Central de New-York, bien que les malles à parcour total soient expédiées par la route directe, le département des postes Américain est convenu que le parcour sera calculé et payé comme si les malles étaient expédiées par la route la plus longue que vous avez mentionnée.

605. Votre réponse à la dernière question est inexacte. Veuillez consulter le rapport du maître général des postes des Etats-Unis pour 1862; vous y verrez un paiement de \$200 par mille au Central de New-York d'Albany à Buffalo, 298 milles, et aussi un paiement de \$150 par mille pour les 104 milles d'embranchement entre Syracuse et Rochester, enfin un autre paiement de \$150 par mille pour 76 milles du Central entre Rochester et les Chûtes de Niagara;—veuillez nous dire maintenant si vous avez indiqué les paiements d'une manière exacte ?

Il peut y avoir des services additionnels faits et payés séparément; mes renseignements et mes réponses n'ont trait qu'au service et au paiement sur la ligne principale du chemin de fer Central de New-York. Je dirai plus, c'est que, en disant que le parcour était calculé sur la ligne la plus longue, je présumais que cette ligne était celle dont vous avez parlé, mais, sur ce point, je puis être dans l'erreur.

M. Griffin est examiné de nouveau.—17 mars 1865.

PAR M. BRYDGES :—

606. N'avez-vous pas dit hier que le chemin de Montréal et Champlain n'était pas dans les mêmes conditions que les autres lignes ferrées, les dispositions de l'acte général ne s'appliquant pas à cette ligne, et que par suite l'arrangement avec le département des postes était tout spécial, et en dehors du contrôle du gouverneur en conseil ?

Cette ligne n'était pas censée être sous le contrôle du gouverneur en conseil dans l'exercice d'aucun pouvoir conféré au gouverneur en conseil par l'acte général des chemins de fer, qui n'était applicable qu'aux lignes incorporées après la date de cet acte ou légalement soumises à ses dispositions.

607. Le département des postes ne savait donc pas que le 24 juillet 1850, avant l'ouverture de la ligne Champlain de St. Lambert à Rouse's Point, dans l'acte autorisant l'achèvement de cette ligne, était insérée la clause ordinaire donnant au gouverneur en conseil les mêmes pouvoirs qu'à l'égard des autres compagnies ?

Comme à cette époque il n'y avait presque point d'autres chemins de fer en opération, le département ne donnait point une attention particulière aux actes de chemins de fer, et l'acte en question passa inaperçu.

608. Ainsi le paiement du service postal à la ligne de Champlain n'a jamais présenté aucune circonstance exceptionnelle ?

Oui, quelquefois, au point de vue du département; mais il paraît que nous nous sommes trompés.

609. Relativement au poids des malles transportées sur les lignes américaines, vous avez produit un état des poids transportés sur un certain nombre de chemins des Etats-

Unis ; et, si je vous ai bien compris, vous croyez que le paiement du service postal est basé, en grande partie, sur le poids des malles expédiées ?

En thèse générale, le paiement est sans doute basé sur le montant du service fait par les chemins de fer pour le département des postes des Etats-Unis, calculé d'après le poids des malles expédiées, la rapidité et la fréquence des trains et autres détails de service, mais il y a très-probablement beaucoup d'exceptions à la règle générale.

610. Ainsi, d'après vous, le poids étant l'item principal, les tarifs sur les différentes lignes devraient être en proportion des poids indiqués dans votre tableau ?

Non, le tarif dépend de tant de considérations qui affectent les relations du département des postes et des chemins de fer, que je ne pense point cette prétention exacte. Je n'ai point produit le tableau des poids pour établir cette base de paiement.

611. Alors ce tableau des poids n'a aucun rapport à la question qui occupe actuellement les commissaires ?

Je l'ai produit à l'instance des commissaires.

612. Mais on a beaucoup parlé du poids des malles transportées par chemin de fer, et je désirerais savoir si vous considérez le poids comme élément de calcul, ou si vous n'en tenez pas compte ?

Comme la fréquence et la rapidité des trains, le poids des malles transportées est un élément important du service ; mais je ne saurais définir exactement la valeur proportionnelle de chacun de ces éléments.

613. Ainsi, en vous basant sur vos réponses, et connaissant la position des chemins de fer du Michigan Central et du Michigan Sud, qui aboutissent tous les deux à Chicago et se font une concurrence serrée, vous considéreriez le poids des malles comme l'élément principal pour arriver à un choix entre ces deux lignes ?

Je ne puis fournir que des données générales en ce qui concerne les relations entre les chemins de fer et la poste aux Etats-Unis ; j'ai exprimé, devant la commission, mes vues au sujet de ces relations, et produit un certificat du département des postes Américain ; attestant que ces vues sont justes ; mais, comme le déclare le département Américain, il y a tant d'exceptions à la règle générale, que je ne saurais me prononcer entre deux lignes américaines quelconques.

614. Je vois par votre tableau que le chemin de fer de Michigan Sud transporte près de 4½ tonneaux pesant de malles par jour, tandis que le chemin de Michigan Central en transporte un peu moins de deux tonneaux par jour,—de plus que le tarif par mille est le même pour ces deux lignes. Croyez-vous que ce fait soit à l'appui de la théorie que vous avez exposée aux commissaires connaissant surtout la position relative des deux lignes ?

Je n'ai voulu faire valoir devant les commissaires aucune théorie particulière, et je ne saurais dire pourquoi le département des postes des Etats-Unis a été obligé d'accorder le même tarif aux deux lignes que vous mentionnez si tel est le cas.

615. Connaissez-vous le poids des malles transportées par le Grand Tronc, sur la ligne de Portland, pour les Etats-Unis ?

Non, mais je pense qu'il est minime.

616. Je l'ai fait vérifier l'autre jour, et j'ai trouvé qu'il était de 1253 lbs. dont près des deux-tiers sont destinés à la ligne centrale du Maine, et ne font par conséquent que 28 milles sur le Grand Tronc entre Portland et Danville, ce qui laisse à peu près 400 lbs. pour les 130 milles qui restent et, pour ce service le gouvernement des Etats-Unis nous paie \$110 par mille. En présence de ces faits et sachant que le chemin du Michigan Sud reçoit \$150 par mille pour 4½ tonneaux pesant, n'est-il pas logique de conclure que le tarif est basé sur l'espace affecté au compartiment de la poste et non sur le poids des malles transportées ?

Si vous voulez avoir toute mon opinion, je vous dirai que le tarif du Grand Tronc entre Portland et la frontière, présente une de ces anomalies dont parle le maître-général des postes des Etats-Unis, et dans lesquelles le poids transporté est excessif en raison du service fait.

617. Je puis vous citer plusieurs autres cas ; par exemple, votre tableau des poids, le chemin de fer de Boston et Lowell transporte 1461 lbs., et reçoit \$153.84 par mille ; celui de Boston et Providence 1844 lbs., et reçoit \$144 par mille ; celui de Missouri Nord 1387 lbs., et reçoit \$150 par mille ; celui de l'Ohio et du Mississippi 2392 lbs., et reçoit \$225 par mille ; en outre il y a encore, d'après votre tableau, plusieurs autres cas qui tendent à démontrer que le Grand Tronc n'occupe point une position anormale ?

Vous avez sans doute raison, car le maître-général des postes des Etats-Unis se plaint d'un grand nombre d'anomalies dans les paiements qu'il a à faire, et il s'applique à établir l'uniformité.

618. En un mot les faits sont fournis jusqu'à ce jour par l'expérience, et ne sauraient se plier aux exigences des partisans des diverses théories ?

Nul doute que vous trouverez des cas exceptionnels de toutes sortes dans le long tableau des paiements faits par le département des postes des Etats-Unis aux compagnies de chemins de fer.

619. Mais le seul fait que 400 lbs. pesant de malles, sur la ligne de Portland, sont payées à \$110 par mille, ainsi que d'autres faits analogues comparés avec celui-ci que le poids le plus fort de votre tableau, (savoir onze tonneaux,) est payé à raison de \$300 par mille, ne prouvent-ils pas, jusqu'à l'évidence, que le poids n'est qu'une considération secondaire en vue de l'espace que la poste requiert pour le service journalier ?

Non, je ne crois pas qu'on puisse établir une juste comparaison entre deux chemins de fer américains pris ainsi au hasard.

620. J'ai pris votre tableau des poids et je l'ai comparé avec les paiements tels qu'indiqués dans le rapport du maître-général des postes. Avez-vous aucune raison de douter de son exactitude, et pouvez-vous dire que cette liste, basée sur vos propres déclarations, n'offre que les exceptions du système adopté par le département des postes aux Etats-Unis ?

ETAT indiquant le poids journalier des malles sur différents chemins de fer des Etats-Unis, et le prix payé pour le transport.

NOMS DES CHEMINS DE FER.	No. de lbs.	Coût annuel par mille.
Embranchement de Washington.....	22,304	\$ 300 00
New-Jersey	14,704	375 00
Rivière Hudson.....	11,658	225 00
Erié.....	11,306	200 00
Philadelphie, Wilmington et Baltimore.....	11,139	300 00
Michigan Sud à Indiana Nord.....	8,726	150 00
New-Haven à New-York.....	7,223	375 00
Pennsylvania Central.....	7,265	200 00
Northern Central.....	4,483	200 00
Cleveland et Tolédo.....	4,678	150 00
Boston et Worcester.....	3,636	306 66
Michigan Central.....	3,684	150 00
Chicago, Burlington et Quincy.....	2,656	100 00
North Western.....	2,561	100 00
Ohio et Mississippi.....	2,392	225 00
Embranchement du North Western.....	1,315	50 00
Rock-Island.....	755	100 00
Boston et Providence.....	1,571	144 00
Boston et Lowell.....	1,844	153 84
Eastern.....	2,208	154 14
Petit Miami.....	2,096	225 00
Cincinnati Air Line.....	1,349	50 00
Missouri Nord.....	1,387	150 00
Illinois Central.....	1,292	100 00
		150 00

ETAT indiquant le poids journalier des malles sur différents chemins de fer des Etats-Unis, et le prix payé pour le transport.—*Suite.*

NOMS DES CHEMINS DE FER.	No. de lbs.	Coût annuel par mille.
Hamilton à Dayton.....	1,194	{ 225 00 150 00
Cleveland, Columbus et Cincinnati.....	1,138	210 86
Old Colony et Fall River.....	1,052	121 42
Fitchburg.....	1,195	65 22
Baltimore et Ohio.....	1,322	{ 300 00 200 00
State et Buffalo.....	1,986	200 00
Terre Haute.....	1,392	100 00
New-York Central, de Buffalo.....	957	200 00
Grand Tronc, Division de Portland.....	1,258	110 00

Québec, le 7 mars 1865.

Je ne doute point que cet état soit exact ; mais je n'ai point établi de comparaison de ce genre et je crois qu'elle serait inutile si ce n'est pour faire ressortir les curieuses anomalies qui existent, comme vous le savez, dans la pratique.

621. Vous connaissez sans doute les dispositions de la loi aux Etats-Unis relative-ment au transport des malles ?

Oui.

622. Une clause de l'acte prescrit que le maître-général des postes, devra diviser les lignes de chemins de fer "en trois catégories d'après le volume des malles, la rapidité avec laquelle elles sont transportées et l'importance du service." Comment comprenez-vous le mot *volume* dans les citations que je viens de vous faire ?

Cette clause est, à mon avis, une sorte d'indication au maître-général des postes sur la manière dont il devra classifier les malles, et le mot *volume* indique ce que nous entendons par *bulk*, *masse* qui désigne à peu près la même chose, c'est-à-dire qu'on ne doit pas payer pour le transport d'un seul sac ce qu'on paierait pour celui de cent sacs.

623. Mais, d'après votre tableau, le poids n'est pas un élément du tarif, et il faut nécessairement une autre interprétation du mot *volume*, n'est-il pas vrai ?

Non, je ne crois pas qu'il faille rejeter l'élément du poids parce que les chiffres de ce tableau semblent contradictoires. Le maître-général des postes des Etats-Unis se plaint de ce que les chemins de fer profitent de leur monopole pour l'empêcher d'appliquer rigoureusement la loi ; mais, si je suis bien informé, il fait dresser, en ce moment, des états du poids des différentes malles pour en venir, autant que possible, à la stricte application de la loi.

624. Ne serait-il pas logique d'entendre par *volume* l'espace que le compartiment de la poste occupe dans chaque train ?

Je crois que *volume* est un terme générale indiquant la *quantité* des malles transportées, sans aucun sens plus précis.

625. Dans votre réponse à la question 297, vous dites que le département des postes n'a jamais requis ni demandé des trains de nuit à l'ouest de Toronto ?

Je ne sache pas que le département ait jamais demandé un de ces trains ; et comme il n'en a point fait usage c'est qu'il n'en n'avait pas besoin.

626. Dans une lettre que vous m'adressiez le 11 décembre 1862, vous me disiez que le maître-général des postes approuvait l'expédition des trains entre Montréal et Toronto, et vous ajoutiez : "de Toronto à London il demande un service de jour continu, en sorte que les malles de Montréal et des points intermédiaires soient expédiées à l'ouest dès l'arrivée des trains à Toronto, et que les malles de London et des stations intermédiaires, arrivent à Toronto de manière à correspondre avec le train partant le matin de cette ville pour l'Est?" Cela n'équivalait-il pas à une demande de train de nuit à l'ouest de Toronto ?

Ceci forme une partie du système d'expédition que le maître-général des postes demandait de vous, mais auquel vous ne vous êtes pas conformé, prétendant plus tard, que la demande n'était pas assez formelle.

627. N'avez-vous pas, d'après les ordres du maître-général des postes, chef de votre département, demandé un train de nuit à l'ouest de Toronto par votre lettre du 11 décembre 1862 ?

La lettre explique ma demande, de plus je crois avoir expliqué cette question dans ma dernière réponse.

628. Est-ce à dire que le département des postes a modifié l'ensemble du service qu'il requiert du Grand Tronc dans l'intervalle de la date de votre lettre, 11 décembre 1862, au mois de février 1863, époque à laquelle on commença à expédier un train de nuit de Toronto ?

Au mois de décembre 1862 le maître-général des postes avait incluí, dans une demande générale, celle d'un train de nuit ; or vous refusites l'ensemble de cette demande, et l'affaire en resta là. Autant que je me rappelle, le département ignorait que vos arrangements du mois de février 1863, comprenaient un train de nuit demandé au mois de décembre précédent. Règle générale, le choix des trains est laissé aux inspecteurs locaux, sujet à mon approbation : au nom du maître-général des postes.

629. Ainsi vous n'attachez aucune importance à la continuité dans l'expédition des malles ?

Certainement oui, quand la continuité est nécessaire.

630. Vous montrâtes votre lettre du 11 décembre 1862 à M. Macdonald alors premier-ministre ?

M. Macdonald me demanda vers cette époque où nous en étions avec les chemins de fer, et je crus devoir lui faire part, en sa qualité de premier-ministre, de mon opinion au sujet de ma lettre du 11 décembre 1862, et de plusieurs lettres antérieures dans le même sens ; je lui déclarai qu'à mon avis le département était dans l'erreur en adressant au Grand Tronc de pareilles lettres qui étaient tout-à-fait contraires au système jusqu'alors suivi. M. Macdonald sembla partager mes vues, et m'assura qu'il parlerait à M. Foley, alors maître-général des postes, pour arrêter dorénavant pareille correspondance.

PAR M. SWINYARD :—

631. Auriez-vous la bonté de me dire à quelles dates correspond l'état du poids des malles expédiées par les chemins de fer Canadiens que vous avez produit hier ?

A la fin de ce mois-ci ou au commencement du mois dernier.

632. C'était à l'époque où le système des passeports était en vigueur, et le nombre des trains sur le Grand Occidental était alors considérablement réduit ?

En ce qui concerne le Grand Occidental, cet état fut dressé à la hâte, et les chiffres sont un peu trop fort. J'ai reçu hier soir des renseignements qui me permettront de le corriger, ce que je ferai avec grand plaisir.

633. La malle du Grand Occidental est la seule établissant correspondance entre les Etats de l'ouest et le Canada ?

Oui, en pratique.

634. N'est-ce pas la malle la plus lourde entre le Canada et les Etats-Unis ?

Je crois que oui.

635. N'est-ce pas aussi la malle la plus lourde du Canada ?

Je ne crois pas. Le poids moyen des malles est plus fort sur le Grand Tronc que sur le Grand Occidental.

636. En ce qui concerne les sacs de la malle expédiés sur le chemin de fer de Champlain aux soins des employés de la compagnie, et pour le transport desquels on paie \$114 depuis plusieurs années, il semblerait, d'après votre réponse d'hier, que ce service doit être plus payé que celui des chars-poste ?

J'ai expliqué que les paiements faits à cette compagnie ne sont point fixés d'après un tarif par mille, et sont d'une nature tout exceptionnelle ; ils comprennent, par exemple, le transport des malles du bureau de poste à la station à Laprairie et à St. Jean ; il est possible que cette compagnie soit trop payée ; mais, si tel est le cas, on prendra des mesures pour redresser cette anomalie.

637. Ainsi vous ne sauriez indiquer la valeur relative du service par chars-poste, et de celui qui est fait par les employés de la compagnie ?

La valeur du service par chars-poste dépend surtout de la portion de char occupée et de la rapidité du train, tandis que l'autre service dépend d'une variété d'incidents qui ne permettent pas d'établir la comparaison que vous demandez.

638. Le service postal fait sur le Grand Occidental par les employés de la compagnie n'est-il pas important et avantageux ?

Oui.

639. Plus important que sur aucun autre chemin de fer Canadien ?

Plus important, au moins, comme service secondaire, que sur aucun autre chemin de fer Canadien.

(M. Griffin produit les documents suivants) :

“COPIE du compte de la ligne de Montréal et Champlain, pour le trimestre de septembre 1864, (dernier compte réglé.)”

LE DÉPARTEMENT DES POSTES.

A LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC,

(District de Montréal et Champlain.)

DT.

		\$	cts.	
Septembre 1864.	Pour service de la malle durant le trimestre expirant le 30 septembre 1864, comme suit :			
	Transport des malles américaines venant et à destination de Rouse's Point, du 1er juillet à ce jour, 6 voyages, aller et retour, chaque semaine, 158 voyages, à \$3.50.....	553	00	
	Transport des malles des cantons venant et à destination de St. Jean, durant la même période, 158 voyages, à \$1.00.....	158	00	
	Transport des malles locales et à destinations plus éloignées de St. Jean et à Rouse's Point, un trimestre, à \$500 par année.	125	00	
	Transport des malles de Laprairie, du 1er juillet à ce jour, 158 voyages, à \$1 00.....	158	00	
	Transport des malles entre Montréal et la frontière <i>via</i> Lachine et Caughnawaga, du 1er juillet à ce jour, 79 jours, à \$3.50 par jour.....	276	50	
	Transport des malles anglaises, départ, par trains réguliers, 5, 12, 19 et 26 juillet, 2, 9, 16, 23 et 30 août, 6, 13, 20 et 27 septembre, 13 voyages, à \$20 par voyage.....	260	00	
	Transport des malles anglaises, arrivées, par trains réguliers, 3, 8, 14, 22 et 27 juillet, 6, 12, 19 et 25 août, 2, 7, 17 et 22 septembre, 13 voyages, à \$20 par voyage.....	260	00	
		\$1790	50	

Montréal, le 22 octobre 1864.

(Signé)

T. B. HAWSON.

Copie du reçu :—

Pour le trimestre expirant le 30 septembre 1864.

\$1790.50,

No.

Bon No. 522.

D. des P.

1864.

REÇU DU MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES du Canada la somme de mille sept cent quatre-vingt-dix piastres et cinquante centins, pour service postal sur la ligne de Montréal et Champlain, durant le trimestre ci-dessus.

Témoin :

(Signé)

C. J. BRYDGES,
Par J. TAYLOR,

NOTE.—Les comptes des marchands et fournisseurs, pour articles fournis au département, doivent être faits en détail, signés et annexés au reçu.

TARIF d'après lequel le Chemin de Fer de Champlain et du St. Laurent a été payé depuis de longues années.

	No. de voyage par semaine.	Tarif par année et par voyage.	Milles.	
Montréal, St. Jean et Rouse's Point.....	6	\$ cts. 3 50 voy.simple	50	
Venant et à destination de St. Jean, avec les malles des cantons.....	do	1 00 do		
Montréal, St. Jean et Rouse's Point, malles locales	do	500 00 par année.		
Malles de Laprairie.....	do	1 00 voy.simple		1er juillet 1857.
Montréal, frontière et Hemmingford.....	do	3 50 par jour. 20 00 par voy.des trains régul.		
Malles anglaises ; Montréal et Rouse's Point..	do	40 00 par voy.des trains spéciaux.		

M. Brunel est examiné de nouveau.

PAR LE PRÉSIDENT :—

640. Pensez-vous qu'on devrait faire une déduction, sur le montant payé aux chemins de fer par la poste, en raison de la continuité du service ?

Cela dépend du principe sur lequel le tarif est calculé. Si le tarif est fixé d'après le même principe qui règle celui des voyageurs je pense qu'il devrait y avoir une réduction, parce qu'il est évident, selon moi, qu'un service permanent peut être fait par le chemin de fer à moins de frais qu'un service accidentel, et qu'un trafic qui se fait également dans une direction ou dans l'autre doit avoir la préférence sur celui, par exemple, dont les 80/100 se font à l'est et les 20/100 à l'ouest. Avec un service continu tout le matériel peut être régulièrement utilisé, et le nombre d'employés ainsi que le matériel peuvent être proportionnés au service. Mais quand le service est irrégulier il faut prendre des chars aux différentes stations, on ne sait jamais quelle quantité de marchandises on aura à transporter, il faut faire les frais d'un train complet sur tout le parcours de la ligne, avoir toujours le personnel maximum, la proportion du poids du matériel à celle du poids transporté augmente, et le train ne transporte, sur le parcours total, que le tiers de sa capacité. Ces considérations me portent à croire qu'une charge constante peut être transportée à moins de frais qu'une charge variable.

641. Croyez-vous qu'on devrait faire une déduction à raison des frais inhérents au fret ordinaire tels que registres, emmagasinage, etc., dont les malles des chars-poste sont exemptes ?

D'après le principe émis au commencement de ma dernière réponse je crois que les compagnies ont, pour le trafic ordinaire, des frais qui n'existent pas pour le transport des malles, telles que frais de bureau et papeterie, agent et commis, main-d'œuvre pour charger et décharger. Je me suis assuré d'après les rapports de l'ingénieur de l'Etat de New-York, pour 1862, que sur le Central de New-York ces frais sont de 5.42 centins par mille pour le service des voyageurs, et de 14.88 centins par mille pour le transport des marchandises. Dans le même rapport je trouve que sur le chemin de l'Erie ces frais sont de 8.06 centins par mille pour le service des voyageurs, et de 14.51 centins par mille pour le transport des marchandises.

642. Pouvez-vous nous fournir les détails des calculs sur lesquels est basée votre dernière réponse ?

Dans le rapport de l'ingénieur de l'Etat de New-York sur les statistiques des chemins de fer (documents de l'assemblée, No. 100, 1862, p. 154) au sujet du Central de New-York, je trouve les frais suivants :

	Service des voyageurs.	Transport des marchandises.
Frais de bureau et papeterie.....	\$11,538.41	8,979.41
Agents et commis.....	88,737.60	154,396.55
Mains-d'œuvre pour charger et décharger.....	.....	242,414.36
	<u>\$100,276.01</u>	<u>405,790.65</u>

Le parcours des trains de voyageurs a été de = 1,850,056 milles, celui des trains de marchandises de = 2,727,730. En divisant ces frais par les chiffres, des parcours on obtient pour les frais par mille.....

centins. 5.42 centins. 14.88

Dans les rapports du chemin de l'Erié contenus dans le même document (page 179) les items correspondants sont :—

	Service des voyageurs.	Transport des marchandises.
Frais de bureau et papeterie.....	\$13,639.55	20,459.28
Agents et commis.....	87,649.99	131,474.94
Mains-d'œuvre pour charger et décharger.....	.....	219,965.52
	<u>\$101,239.54</u>	<u>371,899.74</u>

Le parcours des trains de voyageurs = 1,255,379 milles, celui des trains de marchandises = 2,561,796. Divisant comme ci-dessus on obtient pour les frais par mille.....

centins. 8.06 centins. 14.51

643. Avez-vous calculé le montant qu'on pourrait déduire du subside payé par le département des postes pour les deux raisons sus-mentionnées, savoir : la continuité du service et l'absence des frais inhérents au transport des marchandises ?

Je n'ai pas fait de calcul mais on peut dire *à priori* que ce montant est de 25 pour cent, en supposant que le montant dont il faudra déduire soit calculé d'après le tarif général.

644. C'est là toute la déduction qu'on pourrait faire ?

Oui, toujours dans les conditions ci-dessus. Mais je ne saurais dire si, d'après les calculs que j'ai faits pour déterminer le tarif postal, on devrait ou non opérer cette réduction.

645. Avez-vous calculé le montant qui devrait être payé par le département des postes, en vous basant sur le principe qui consiste à fixer, d'après le parcours, un tarif suffisant pour payer l'intérêt du capital ?

Oui. J'ai fait ce calcul pour le Grand Tronc en me basant sur les comptes semestriels publiés en décembre 1862. D'après ces comptes, les recettes surpassent les frais d'exploitation de \$519,747. D'après le rapport de la commission de 1861, le montant nécessaire pour payer l'intérêt semestriel du capital, mais l'aide du gouvernement et plus le loyer des lignes affermées, serait de \$1,310,942 en sorte que les recettes nettes devraient augmenter de \$791,195. Les recettes du semestre en question ont été, pour les trains de voyageurs, de \$737,499.50, et pour les trains de marchandises de \$1,393,193.50, formant un total de \$2,130,693. L'augmentation requise serait donc de 37 pour cent.

D'après le même rapport les distances parcourues sont comme suit :—

	Milles.
Trains de voyageurs (page 26).....	419,228
Trains mixtes.....	339,127
Trains de marchandises.....	964,252

Parcours total..... 1,722,607

Mais les recettes du service des voyageurs par trains mixtes sont comprises dans les recettes générales du service des voyageurs, et, avant de diviser les recettes par le parcours, il est nécessaire de répartir le parcours des trains de voyageurs et celui des trains de marchandises dans la proportion du nombre et du poids des chars, dans les trains mixtes, affectés respectivement aux voyageurs et aux marchandises. Cette répartition ne peut se faire qu'approximativement, toutefois, par la méthode suivante, elle sera assez précise :

D'après le rapport de la commission des chemins de fer, en 1861, le nombre moyen des chars dans les trains mixtes du Grand Tronc, était, en 1860, de 13.5. Supposons, faute de données plus récentes, que la proportion soit la même, et que les trains soient composés comme suit :

1 char pour la poste et les bagages, poids.....	lbs. 30,248
1 char à voyageurs.....	27,000
<hr/>	
Poids total de la portion affectée aux voyageurs.....	lbs. 57,248
11.5 chars à marchandises	201,250
<hr/>	
Poids total des trains.....	lbs.258,490

La portion affectée au service des voyageurs est donc = .221 du poids total du train, et si nous ajoutons cette portion du parcours du train mixte au parcours du train de voyageurs, nous obtenons les chiffres suivants :

Parcours du train de voyageurs.....	419,228
Portion du parcours du train mixte.....	74,947
<hr/>	
Parcours total pour le service des voyageurs.....	504,175
Ce qui laisse pour le service des colis....	1,218,432

Nous avons vu que les recettes provenant des trains de voyageurs étaient de \$737,599.50, et qu'elles doivent augmenter de 37 pour cent pour payer l'intérêt du capital. Elles devraient donc se monter à \$1,010,374.31.

La somme ainsi déterminée divisée par le parcours, donne \$2.004 pour chiffres des recettes des trains de voyageurs par mille nécessaires pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt du capital.

On a vu que le parcours des trains de marchandises était, approximativement, de 1,218,432 milles, et il semblerait, d'après le rapport, que les recettes du transport des colis ont été de \$1,393,193.50 : cette somme augmentée de 37 pour cent donne : \$1,908,675.

La somme ainsi déterminée divisée par le parcours donne \$1,568 pour la recette des trains de marchandises nécessaire par mille pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt du capital.

D'après le rapport de la commission des chemins de fer en 1861, la moyenne des chars de voyageurs sur le Grand Tronc était, en 1860, de 4.16 (voir le tableau No. 15).

A cette époque les recettes provenant des trains de voyageurs n'étaient que de \$1.30 par mille, tandis que durant le semestre qui a fourni les données actuelles les recettes ont été de 146.4 centins.

Il n'est que juste de supposer que le *volume* des trains a augmenté en proportion, ce qui donnerait près de 5 chars par train, c'est-à-dire, moins que je n'aurais supposé d'après mes observations.

En prenant les poids moyens des chars dans le même rapport (page 130) nous pouvons supposer que les trains étaient composés comme suit :

1 char à bagages avec compartiment de la poste.....	lbs. 30,248
1 char à bagages.....	26,600
1 char de voyageurs, 2me classe.....	24,300
2 do do 1re classe.....	54,000
<hr/>	
Poids total du train.....	lbs.135,148

D'après le livre bleu soumis au parlement en 1863 et contenant des documents relatifs au Grand Tronc (page 48) le poids moyen du compartiment de la poste est de 10,682 lbs., c'est-à-dire, que le poids est équivalent aux .0789 du poids de tout le train.

Je n'ai aucunes données pour déterminer les recettes des trains mixtes, mais je crois qu'on peut supposer, en toute sûreté, qu'elles se rapprochent plus de celles des trains de voyageurs.

J'ai déjà indiqué la composition et le poids des trains mixtes; le poids du compartiment de la poste demeurant le même serait alors les .0413 du poids de tout le train.

D'après ces chiffres le tarif du service postal par les trains de voyageurs serait de 15.78 centins par mille ou \$98.78 par mille et par année pour un seul service, aller et retour.

Par les trains mixtes les chiffres analogues seraient : 6.47 centins et \$40.53.

Les calculs ci-dessus sont faits dans la supposition que le département des postes sera traité comme tout autre client de la compagnie.

646. Mais il faudra déduire de cette évaluation le montant indiqué dans votre réponse à la question 643 ?

Je suis porté à croire qu'on devrait faire une réduction sur le montant ci-dessus ainsi que celui obtenu par ma seconde série de calculs; mais non pas sur le montant obtenu par ma première série de calculs qui supposent une grande augmentation de parcours, et par suite une augmentation de capital pour l'achat du matériel nécessaire au trafic, de plus les frais qu'on ne peut attribuer directement au service postal ne sont pas compris dans le calcul des frais d'exploitation.

PAR M. SWINYARD :—

647. N'avez-vous pas dit que vous aviez été employé puis directeur du chemin de fer du Nord pendant environ trois ans ? Vous avez, par conséquent, une certaine expérience ?

Oui.

648. Avant d'être directeur du chemin du Nord aviez-vous été employé sur une autre ligne, et, dans ce cas, en quelle qualité ?

J'ai été ingénieur-adjoint sur le chemin du Nord pendant sa construction; antérieurement à cette époque, je n'ai été employé sur aucun chemin de fer.

649. A quelle date avez-vous pris la direction du chemin du Nord ?

Lors de son ouverture; je ne me rappelle pas exactement la date.

650. La ligne était-elle ouverte sur tout son parcours, ou seulement sur une partie ? Seulement sur une partie.

651. La ligne a-t-elle été entièrement ouverte avant que vous quittiez le service de la compagnie ?

Oui.

652. Je suppose que, de votre temps, on expédiait sur la ligne des trains de marchandises et de voyageurs, et que vous transportiez aussi du bétail ?

Dès l'ouverture de la ligne, on expédiait des trains de marchandises et de voyageurs, mais je ne me rappelle pas qu'on ait jamais eu des trains entiers de bétail; il y a eu, sans doute, occasionnellement, dans les trains ordinaires de marchandises, des chars transportant du bétail.

653. Dans vos arrangements pour le transport des marchandises, vous suiviez, je suppose, une classification et un tarif ?

Oui.

654. Votre expérience comme directeur de chemin de fer vous a-t-elle appris que cette classification soit nécessaire ?

Oui.

655. Pourquoi ?

Parce que le transport des diverses marchandises entraîne plus ou moins de risques, et plus ou moins de frais de manèment.

656. Certaines marchandises ne demandent-elles pas plus d'espace que d'autres ?

Cela dépend de la manière dont on évalue le tonneau : soit d'après le poids, soit d'après le volume.

657. Comme directeur du chemin du Nord, avez-vous jamais suivi ce second système ?

Je ne saurais répondre à cette question de mémoire, mais j'ai souvent songé à établir ce système, et j'ai même fait des règlements à cet égard.

658. Ainsi vous ne sauriez dire si vous avez employé ce système. Est-ce la règle générale, sur les chemins de fer, de faire payer les marchandises qui demandent un grand espace plus cher que les colis pesants ?

Oui, et cela revient à peu près à calculer d'après le volume.

659. Durant l'exercice de votre charge avez-vous jamais dressé une classification du trafic des chemins de fer ?

Quant je fus nommé, et avant l'ouverture de la ligne, je visitai les bureaux des principaux chemins de fer de New-York et des Etats du Nord ; je me mis au courant de leur classification et de leurs tarifs, et, d'après ces renseignements, je dressai une classification.

660. Les voyageurs, les chevaux, les bêtes à cornes et les moutons, ne sont pas compris dans la classification, et forment une catégorie à part, n'est-il pas vrai ?

Oui, et séparément.

661. Ne serait-il pas possible de les faire payer d'après le poids ?

Je ne pense pas.

662. Ne croyez-vous pas qu'on pût faire des calculs à cet égard ?

Les calculs les plus précis ne serviraient de rien en pratique.

663. Comme directeur de chemin de fer, recommanderiez-vous de peser chaque voyageur, chaque cheval et chaque tête de bétail ?

Une fois le principe des poids admis, il faudrait bien faire ce travail.

664. Alors ce système est impraticable ?

Je le crois.

665. Les malles royales, contenant toujours des lettres et papiers importants, n'ont-elles pas la préférence sur tout autre trafic ?

Elles sont considérées comme très importantes, et je crois que le département des postes charge toujours un messenger d'en avoir soin.

666. Le gouverneur en conseil a-t-il le droit d'exiger que les chemins de fer transportent les malles à telles ou telles conditions ?

Je n'en suis pas sûr, mais on me l'a dit.

667. Comme directeur de chemin de fer croiriez-vous être juste en mettant ce service important du transport de la malle dans la même catégorie, sous le rapport du tarif, que le transport des colis ordinaires ?

Si la malle est confiée aux soins d'un conducteur, ce qui enlève toute responsabilité à la compagnie, on peut la considérer comme colis ordinaire ; mais sinon la compagnie doit être indemnisée pour la responsabilité qu'elle assume.

668. Vous dites que les malles peuvent être considérées comme colis ordinaires ; est-ce que certaines compagnies transportent les colis ordinaires par les trains Express de voyageurs ?

Quelques-unes le font.

669. En règle générale ?

Oui, dans ce sens qu'on ajoute constamment aux trains Express des chars à marchandises chargés de produits agricoles.

670. Sur quel chemin de fer se pratique ce système ?

Sur le chemin du Nord. De plus, sur d'autres chemins de fer, j'ai vu des trains de marchandises reliés aux trains Express et, par conséquent, faisant le parcours à la vitesse de ces derniers.

671. Mais vous citez là des exceptions ?

Oui.

672. On peut mettre 60 voyageurs dans un char ordinaire ?

Oui, de 50 à 60.

673. C'est-à-dire environ 20 voyageurs pour le tiers du char ?

Oui, quand il est complet.

674. Ainsi donc les compagnies de chemins de fer affectent à la poste un espace qui pourrait contenir 20 voyageurs ?

J'ai basé tous mes calculs sur la supposition que le tiers d'un char à bagages est affecté à la poste, mais ce tiers ne représente point, à mon avis, la valeur de l'espace que les voyageurs ont le droit d'occuper avec la faculté d'expédier leurs bagages par un autre char.

675. Sur le Grand Occidental il y a 17 chars dont le tiers est affecté au service postal. Pensez-vous que si la compagnie ne transportait pas les malles elle pourrait retrancher dix de ces chars ?

Je n'ai pas une connaissance assez approfondie des affaires du Grand Occidental et de son matériel pour dire combien de chars il pourrait retrancher dans cette supposition, mais, en thèse générale, lorsqu'une compagnie cesse de faire un service elle peut se dispenser du matériel qu'elle employait à cet effet ou l'employer à d'autres fins.

676. Si, pendant que vous étiez directeur du chemin de fer du Nord, un marchand auquel vous faisiez payer sept centins, par tonneau et par mille, pour le transport de ses marchandises, était venu vous demander de réduire ce prix à deux centins, moyenne de vos recettes, d'après vos rapports, auriez-vous considéré sa demande comme raisonnable ?

Certainement non, et je n'ai jamais admis pareil principe dans mes calculs.

677. Je remarque que, dans une de vos réponses, vous avez dit que la moyenne des voyageurs sur le Grand Occidental, était de 16.489 par char. Avez-vous, pour obtenir ce chiffre, consulté les tableaux de la compagnie, vous êtes-vous assuré du nombre de trains expédiés chaque jour sur la ligne principale et sur les embranchements, puis divisé le nombre des voyageurs par celui des trains expédiés ?

Je n'ai pas procédé ainsi, j'ai consulté le rapport des directeurs pour le semestre expirant le 31 juillet 1863 ; j'y ai vu que le nombre des voyageurs transportés par mille est de 19,763,737, et le nombre des chars expédiés, par mille, 1,198,700 ; divisant le premier nombre par le second, j'ai obtenu 16.489, chiffre moyen du nombre de voyageurs par char.

678. Alors vos chiffres sont basés sur le nombre de chars mis en mouvement, y compris les chars vides, ceux qui sont expédiés pour réparations, etc., etc. ?

Je ne saurais vous le dire, cela dépend de la manière dont le parcours est calculé dans le rapport. Mais je crois que, dans ce rapport, on ne compte que les chars expédiés pour trafic, de plus, un directeur de chemin de fer ne voudrait pas encombrer la ligne de chars inutiles.

679. Vous dites aussi que les trains de voyageurs, sur le Grand Occidental, se composent d'environ sept chars ;—ce chiffre est-il exact ?

Oui, 7.08.

680. Ne semble-t-il pas absurde de mettre sept chars par train avec la faible moyenne de 16 voyageurs par char ;—l'avez-vous jamais fait pendant votre direction ?

Je n'ai jamais été directeur d'une ligne faisant un trafic aussi considérable, mais, si je m'étais trouvé dans cette position, j'aurais tâché de réduire le poids du matériel en proportions du poids transporté.

Je n'aurais pu opérer cette réduction que dans le cas où le trafic aurait été constant. Mais tous les chars qu'on ramène vides, et ceux qui sont expédiés d'un bout à l'autre de la ligne pour réparations doivent être considérés comme faisant partie des frais d'exploitation, car les chars n'ont besoin de réparations que parce qu'ils ont été longtemps employés dans le trafic.

681. Vous avez fait vos calculs d'après les recettes et non d'après les frais d'exploitation, cela vous a conduit à augmenter le parcours, et en conséquence, à diminuer les recettes par mille ?

J'ai calculé les recettes par mille d'après le rapport ci-dessus mentionné qui donne 272,070 milles pour le parcours des trains de voyageurs, et 534,400 piastres pour les recettes des trains de voyageurs, non-comprises les malles locales, ce qui donne \$1.9642 pour recette des trains de voyageurs, par mille. Dans mes calculs j'ai supposé que la compagnie trouvait son compte à expédier un certain poids moyen de chars, pour le service du public, plus un autre poids pour le service de la poste ; j'ai aussi supposé que le public avait payé un montant indiqué dans les rapports de la compagnie ; et j'ai calculé le poids du matériel expédié pour le service postal au prix, par livre, que le public paie le service fait pour lui.

682. D'après vos calculs, il y aurait place, dans chaque train, pour 250 à 300 voyageurs, tandis que, dans l'état actuel des choses, il suffirait d'avoir de la place pour environ 86 voyageurs ?

On ne saurait déduire pareille conclusion de mes chiffres. J'ai calculé 3.288 chars de première classe dans chaque train, et 1.117 de seconde classe ; j'ai fixé à 55 la moyenne

du nombre de voyageurs par char, ce qui donnerait 242 par train. Mais, d'après le rapport cité plus haut, la moyenne actuelle des voyageurs est de 72.63.

683. Mais vous venez de dire que la moyenne du nombre de voyageurs, par char, était de 16.489, et, d'après les chiffres donnés dans votre réponse, le nombre de chars à voyageurs, première et seconde classe, est de 4.405 par train. Or, ces chars transportant environ 60 voyageurs sur le Grand Occidental, la moyenne serait ce que j'ai dit ?

A 60 voyageurs par char cela donnerait un total de 264.3 voyageurs.

684. Comme directeur de chemin de fer, auriez-vous toujours tant d'espace inutile sur chaque train ? Ne voyez-vous pas les résultats erronés auxquels conduisent de semblables calculs ?

Si les chiffres des rapports de la compagnie sont erronés, les conclusions que j'en tire doivent l'être aussi.—Ma réponse à la première partie de la question est la même que pour la question 680.

M. Shanly est examiné de nouveau, —18 mars 1865.

PAR M. BRYDGES :

685. Vous connaissez le Pont Victoria et vous savez ce qu'il a coûté ?

Oui, il a coûté environ \$7,000,000.

686. Est-il d'une grande importance pour la communication entre les deux rives du St. Laurent ?

D'une très-grande importance.

687. N'est-il pas aussi d'une grande importance pour le transport des mallés ? Oui, en ce qu'il assure la régularité. Autrefois la traverse du St. Laurent était très-difficile à deux époques de l'année, savoir : le commencement et la fin de l'hiver.

688. N'est-il pas vrai qu'aux époques que vous mentionnez toute communication de Montréal avec la rive sud était parfois suspendue pendant plusieurs jours ?

Oui, cela arrivait tous les ans.

689. Vous savez qu'en Angleterre il y a un pont appelé le pont de Menai, sur le chemin de fer de Chester et Holyhead ?

Oui.

690. Vous savez aussi que, en outre du subside postal, le gouvernement anglais paie une certaine somme pour les facilités de communications que fournit ce pont ?

Oui, mais je n'en connais pas le montant.

691. Pensez-vous qu'on devrait agir de la sorte dans le cas du Pont Victoria qui a coûté le double de celui de Menai ?

Je crois que ce ne serait que juste.

692. Vous connaissez le système général des chemins de fer aux Etats-Unis ?

Oui.

693. Que pensez-vous de l'influence du climat sur les frais d'exploitation du Grand Tronc (surtout à l'est de Kingston) comparés à ceux de tout autre chemin de fer des Etats ?

Je ne saurais faire la comparaison de mon idée, car je ne connais aucun chemin de fer sur lequel le climat soit un aussi grand obstacle que sur le Grand Tronc.

694. Et cet obstacle a pour effet d'augmenter les frais d'exploitation ?

Certainement ; le Grand Tronc est la ligne d'Amérique dont l'exploitation est la plus coûteuse.

695. Avez-vous connaissance qu'à une certaine époque les frais d'exploitation du Grand Tronc aient égalé les recettes, ou à peu près ?

Oui ; j'ignore si les frais ont jamais égalé les recettes, mais la différence a souvent été bien faible.

696. Mais si l'exploitation du chemin de fer ne rapporte rien, un calcul qui indique que la poste doit payer l'espace qu'elle occupe en raison des recettes nettes du train, aurait pour conséquence le transport *gratuit* des mallés ?

Oui, certainement.

697. Ou, en d'autres termes, si les recettes brutes ne laissent aucun profit et si la poste paie l'espace qu'elle occupe en proportion de ces recettes, il s'en suit que la ligne transporte les malles sans profit c'est-à-dire au prix coûtant?

Il me semble que cela est exact.

698. Pensez-vous que ce soit là une manière équitable de calculer le subside postal? Certainement non; nulle compagnie de chemin de fer ne peut exister longtemps si elle ne fait pas de profit dans son exploitation.

699. Mais si de plus on demande une réduction en faveur de la poste parce que c'est un service constant?

Alors la compagnie transportera les malles à perte.

700. Sur quel principe vous baseriez vous donc pour calculer le tarif d'une manière équitable?

Je pense que tout dépendant de l'espace occupé sur le train par le compartiment de la poste.

701. Sans tenir compte du poids?

Oui, sans doute. Peu importe à la compagnie que l'espace réservé soit occupé entièrement ou en partie.

702. Comme directeur du chemin de fer feriez-vous une réduction à un marchand qui chargerait tous les jours le tiers d'un char, aller et retour?

Non, aucune.

703. Vous avez dit que deux centins et demi par mille formeraient un tarif raisonnable pour le transport de colis considérables à de longues distances?

Oui, sur le Grand Tronc.

704. A petite vitesse?

Oui, à celle des trains de marchandises.

705. Que faudra-t-il ajouter à ce tarif lorsque la vitesse sera celle des trains de voyageurs?

Je ne crois pas qu'on puisse jamais expédier les trains de marchandises à la vitesse des trains de voyageurs; mais les frais d'exploitation d'un train à 15 milles de vitesse sont moitié moindres que ceux d'un train à la vitesse de 25 milles à l'heure.

706. Si vous appliquiez le tarif des colis aux malles dans quelle catégorie de colis placeriez-vous ces dernières?

Parmi les colis de première classe évalués d'après leur volume.

707. Par suite, d'après votre réponse précédente, les malles paieraient le double des colis de première classe?

Non pas, car la responsabilité est plus grande pour les marchandises que pour les malles.

708. Vous voulez dire, je suppose, que le tarif devrait être calculé d'après l'espace occupé et non d'après le poids?

Oui.

709. Quelle différence établissez-vous entre le transport des malles et le service de l'Express?

Il y a une grande différence; les affaires des compagnies d'Express augmentent graduellement, et les compagnies de chemins de fer en profitent. Les compagnies d'Express sont des agents utiles, quoique non-salariés, de la compagnie de chemin de fer; elles augmentent le trafic de cette dernière et se contentent de l'espace qu'elle peut leur accorder. La poste est beaucoup plus exigeante, et la compagnie, d'après mon expérience sur le Grand Tronc, doit se conformer aux dispositions qu'elle prescrit.

710. Sur le Grand Tronc le service des trains de voyageurs n'a-t-il pas toujours été trop considérable en raison du petit nombre des voyageurs, et par suite des exigences de la poste?

C'était ainsi de mon temps; j'ignore l'état actuel des choses.

711. A quelles lignes des États-Unis compareriez-vous le Grand Tronc sous le rapport du service postal?

Les grandes lignes font un service plus considérable que celui du Grand Tronc, et leur subside postal est de 10 à 18 centins par mille. Je crois que le contrat que j'ai fait avec les États-Unis pour la ligne de Portland s'appliquerait parfaitement au Grand Tronc. Il fixait le tarif à un peu plus de 13 centins par mille; la fraction servant à couvrir

quelques frais de service local, consistant surtout dans le transport des malles du bureau de poste à la station, cette dernière distance étant limitée à un quart de mille.

712. D'après les calculs que vous avez faits, cela donne 16 centins par mille sur la portion de la ligne où il y a un service chaque jour ?

Oui, 16 centins par mille.

713. Le pont Victoria ne se trouve pas entre Portland et la frontière ?

Non.

714. Le département des postes des Etats-Unis s'est toujours contenté des trains de voyageurs expédiés par vous.

Oui, il n'a jamais demandé aucun changement.

PAR LE PRÉSIDENT :—

715. Vous avez dit qu'il est impossible d'expédier des trains de marchandises à la vitesse des trains de voyageurs ; à quoi attribuez-vous cette impossibilité ?

Je l'attribue aux inclinaisons et aux coudes qui se rencontrent sur la ligne ainsi qu'à la rigueur du climat. Pour ces deux raisons on s'exposerait à des accidents nombreux en essayant d'établir une vitesse uniforme.

716. Quel était le poids moyen des trains de marchandises lorsque vous étiez directeur ?

Environ 300 tonneaux.

717. Sur le chemin de Londres et du Nord-Ouest en Angleterre les trains de charbon, pesant 445 tonneaux, sont expédiés à une vitesse de 18 milles à l'heure, y compris les temps d'arrêt. Je suppose que, sauf les raisons mentionnées par vous, il serait facile d'expédier à cette vitesse les trains de 300 tonneaux du Grand Tronc ?

Je pense que ce serait difficile, car nos lignes ne sont pas aussi bien construites que celles d'Angleterre ; mais les inclinaisons et les coudes rendent cette tentative presque impossible.

718. Sur les lignes où les trains de marchandises sont expédiés à la même vitesse que les trains de voyageurs, les frais d'exploitation des uns ne sont-ils pas à ceux des autres en raison des poids ?

Je crois qu'on peut admettre cette proportion.

719. En pareil cas, si la vitesse du train de voyageurs était, par exemple, de dix milles à l'heure et que vous portiez cette vitesse à vingt milles, de combien cela augmenterait-il les frais d'exploitation ?

D'environ 50 pour cent.

720. Vous avez dit que le prix payé par le gouvernement des Etats-Unis à la compagnie du Grand Tronc, entre la frontière et Portland, n'est pas uniforme. Sur la portion entre la frontière et Paris Sud, le tarif est de 16 centins par mille pour un seul service, et, entre Paris Sud et Portland, de 10 centins pour un double service. La portion entre Paris Sud et Portland n'est-elle pas la plus importante au point de vue du service postal ?

Non, ou du moins la différence est insignifiante si ce n'est jusqu'à la jonction de Danville, à 27 milles de Portland, où nous portions une malle assez importante destinée aux chemins de fer de Kennebec et d'Androscoggan. C'est donc entre Portland et Danville que le service postal est le plus important pour les Etats-Unis.

721. La réduction sus-mentionnée, de 16 à 10 centins, est-elle donc raisonnable ?

Non, et nous ne l'aurions pas acceptée si la moyenne générale du subside n'eût pas été suffisante.

722. Quelle est la réduction qu'on pourrait faire lorsque la poste, au lieu d'un service simple, demande un service double ?

Aucune, à mon avis. Mais, lorsqu'il est possible de fournir à la poste un second service, je demanderais pour ce service un tiers de moins que si tout le transport était fait par un seul service.

PAR M. WICKSTEED :—

723. Si le second service était un service de nuit, feriez-vous encore la même réduction ?

Le Grand Tronc expédie des trains de nuit sur des portions de la ligne où le service des voyageurs n'en nécessiterait point; mais il est obligé de le faire pour la poste; cela devrait être pris en considération lorsqu'on déterminera le tarif. Je crois que le service doit inévitablement se faire par deux trains, aller et retour.

724. Vous parlez d'un contrat avec les États-Unis; est-ce un contrat en forme?

Je crois que c'est le contrat général des États-Unis dont les blancs sont remplis d'après le tarif.

725. Le document que M. Brydges vient de produire est-il une copie de ce contrat? C'est possible; je n'en doute pas.

726. Les conditions de ce contrat ont-elles été fixées par vous, et le gouvernement des États-Unis les a-t-il toutes acceptées?

Les tarifs insérés au contrat ont été fixés à la suite d'une correspondance entre la compagnie et le gouvernement des États-Unis; ils sont moindres que la demande première de la compagnie.

727. Pensez-vous que ces tarifs étaient considérés comme raisonnables par les autorités des États-Unis, ou vous ont-elles fait une faveur en les acceptant?

Elles ne nous ont fait aucune faveur, elles nous ont proposé ces tarifs et nous avons été, pour ainsi dire, forcés de les accepter.

728. Le poids des malles sur le Grand Tronc est-il plus considérable ou moindre sur le Grand Tronc proprement dit que sur la portion de ligne entre la frontière et Portland?

Sur la partie du Grand Tronc située en Canada le poids des malles est beaucoup plus considérable.

729. Les portions de la ligne sur lesquelles vous dites qu'un train de nuit ne serait pas nécessaire pour l'avantage de la compagnie, en dehors du service postal, sont-elles situées entre Québec et Stratford; veuillez les désigner?

Lorsque j'étais employé sur le Grand Tronc, les portions sur lesquelles le trafic produisait le moins, et où cependant nous avions à expédier des trains de nuit, étaient celles qui sont comprises entre Québec et Montréal et entre Toronto et Sarnia. En dehors du service postal la compagnie n'aurait à expédier deux trains, aller et retour, sur aucune portion de la ligne sauf durant une partie de l'été. J'en excepterai la portion à l'ouest de Toronto, entre Toronto, Guelph et Berlin, sur laquelle deux trains par jour sont constamment requis.

PAR LE PRÉSIDENT :—

730. Vous dites que vous ne feriez pas la réduction mentionnée d'un tiers lorsque le Grand Tronc est obligé d'expédier des trains de nuit pour le service de la poste. Mais supposez que ces trains soient expédiés non seulement pour le service postal, mais pour celui de la compagnie, feriez-vous alors la réduction?

Je la ferais pourvu que le tarif moyen du transport des malles fût raisonnable.

731. Mais les marchandises et les voyageurs ne paient pas d'excédant sur les trains de nuit?

Aucun.

732. Lorsque vous étiez directeur le Grand Tronc avait-il un tarif pour les trains spéciaux?

Nous ne publions pas de tarif, mais je faisais payer \$2 par mille pour les trains spéciaux de voyageurs, ou j'exigeais qu'on me garantît un certain nombre de voyageurs aux prix ordinaires.

PAR M. BRYDGES :—

733. Si la poste vous demandait un train de nuit entre Toronto et Stratford, vous auriez à expédier ce train jusqu'à Sarnia?

Oui, forcément jusqu'à Sarnia ou London.

PAR M. CUMBERLAND :—

734. Sur les chemins de fer Canadiens les recettes des trains de voyageurs sont-elles généralement moindres que celles des trains de marchandises?

Oui, généralement.

735. Et les frais d'exploitation des premiers sont plus considérables que ceux des seconds ?

Oui, de beaucoup.

736. Alors, en Canada, le service des voyageurs est beaucoup moins profitable que celui des marchandises ?

Oui, excepté sur le Grand Occidental.

W. SHANLY.

M. Brinell est examiné de nouveau.

PAR M. BRYDGES :—

737. N'avez-vous pas dit que les calculs que vous avez soumis ont été faits quelque temps avant que cette commission s'assemble ?

Oui.

738. N'étaient-ce pas les calculs que vous avez fait pour M. Mowat et sur lesquels il a basé son rapport ?

M. Mowat les a vus ; mais je ne sais s'ils ont servi de base à son rapport ; ils n'avaient pas été faits expressément pour lui.

739. Mais il les avait lorsqu'il a fait son rapport ?

Il les a vus.

739. Vous donnez, ce me semble, trois méthodes pour calculer le tarif du paiement au Grand Tronc ?

Oui.

740. Dans votre premier calcul vous fixez l'intérêt du coût de construction de la ligne,—y compris le prêt du gouvernement,—à \$2,621,894 par année ; ne savez-vous pas que ce chiffre est beaucoup en dessous de l'intérêt requis ?

Je ne savais pas que ce chiffre fût erroné, je ne m'en serais pas servi, et j'ai puisé mes renseignements aux meilleures sources.

741. Si vous voulez bien examiner le compte de la compagnie, au 31 décembre 1863, vous y verrez que le capital de la compagnie moins le prêt du gouvernement se monte à £13,500,000 stg. qui, à 6 pour cent, représente un intérêt de \$3,936,000 non comprises les lignes affermées. Ceci ne changerait-il pas considérablement vos calculs ?

Tout ce que vous dites est conforme au rapport que j'ai entre les mains, mais il me semble que ce montant comprend des arrérages d'intérêt et d'autres sommes ajoutées aux frais propres de construction. Mes chiffres sont tirés du rapport des commissaires en 1861 qui donne le coût de construction sans ces additions.

742. Le rapport des commissaires n'était pas toujours exact, mais, en excluant les items dont vous parlez, l'intérêt du coût de construction du chemin de fer Grand Tronc en Canada à £10,000 par mille, serait, à 6 pour cent, de \$2,770,200 à quoi il faut ajouter le coût annuel des lignes affermées qui, d'après le tarif actuel réduit, est de \$417,966, ce qui forme un total de \$3,188,160 par année pour l'intérêt du coût de construction de la ligne. Cette somme étant plus considérable que celle dont vous êtes partie, vos calculs se trouvent modifiés jusqu'à un certain point ?

Il suffit de rectifier le montant de l'intérêt s'il est erroné. Je ne saurais admettre *a priori* qu'une fois cette rectification faite la différence sera aussi grande que celle qu'indiquent vos chiffres.

743. Alors, pour parvenir à votre résultat, vous avez pris un parcours imaginaire sur le Grand Tronc ?

J'ai pris le parcours représentant un trafic égal, en activité, à celui du Central de New-York en 1861.

744. Et en appliquant le parcours du Central de New-York au Grand Tronc on arriverait au résultat que cette dernière compagnie devra avoir assez de trains pour faire un parcours de 8,775,411 milles ?

Oui.

745. Savez-vous quel a été le parcours du Grand Tronc pendant l'année expirée au 31 décembre 1863 ?

Non.

746. D'après les tableaux de la compagnie il a été de 3,672,951 milles ?

Nul doute que ce chiffre est exact.

747. Un profit de 29.6 centins par mille d'après vos calculs, appliqué au parcours ci-dessus ne suffirait certainement pas pour payer l'intérêt du coût de construction ?

Certainement non, et les calculs que je fis hier étaient basés sur une augmentation des recettes brutes suffisantes pour payer l'intérêt, d'après le parcours sus-mentionné.

748. Alors, tant que le parcours des trains et le trafic n'auront pas triplé, votre chiffre de 29.6 centins par mille ne serait pas suffisant pour produire le revenu nécessaire ?

Non, pas suffisant pour payer 6 pour cent sur le capital.

749. Alors, d'après les principes admis par vous, le département des postes ne paie que le tiers de ce qu'il devrait payer ?

Cela n'est pas tout-à-fait exact, car sur d'autres chemins de fer les recettes augmentent avec le nombre de trains et non d'après l'augmentation des recettes de chaque train.

750. Votre calcul fixe un certain intérêt qui, divisé par le parcours supposé, donne ce chiffre de 29.6 centins. Mais si à ce parcours supposé vous substituez le parcours réel, qui n'en est que le tiers, votre quotient 29.6, qui est le tarif, deviendra trois fois plus haut ?

En admettant le principe que le montant actuel du tarif doit payer l'intérêt du capital, il faudra nécessairement accepter ce tarif augmenté.

751. Si le tarif général était basé sur le montant que la ligne peut ou doit produire, cela n'aurait-il pas pour résultat, en Canada surtout où le trafic est très-limité, de rendre les recettes moindres que les frais d'exploitation ?

Non, au contraire je me suis assuré d'après le parcours et les recettes qu'un tarif établi sur ce principe conduirait au tarif général que vous avez maintenant ou même à un tarif un peu plus faible.

752. Lequel donne le plus de profit d'un train de voyageurs ou d'un train de marchandises, en Canada ?

Cela dépend de tant de circonstances, particulières à chaque chemin de fer, que je ne saurais donner une réponse générale.

753. Partagez-vous l'opinion que M. Shanly a émise aujourd'hui à cet égard ?

Je ne me rappelle pas la réponse de M. Shanly, mais je sais que, sur le chemin du Nord, le transport des marchandises est plus profitable que celui des voyageurs.

754. Le trafic local du Grand Tronc n'est-il pas à peu près le même que celui du chemin du Nord ?

Oui ; toutefois, sur le Grand Tronc, il y a plus de concurrence par lignes parallèles et par eau.

755. Les frais d'exploitation des trains, sur le Grand-Tronc, sont de 86 centins par milles ; mais, dans les conditions actuelles du trafic Canadien, les trains de voyageurs à grande vitesse coûteraient davantage ?

Je ne crois pas ; d'après les chiffres que j'ai examinés, les trains de voyageurs ne coûteraient que 70 centins par mille, y compris une honnête proportion des frais de station, commis, agents et autres services.

756. Vos chiffres ne sont-ils pas pris dans les rapports des chemins de fer de l'Etat de New-York, et non d'après les derniers rapports du Grand Tronc ?

Non, voici les items pris dans les rapports du Grand Tronc pour 1860 :—

	Centins.
Combustible, par mille de parcours des locomotives.....	8.41
Réparations aux locomotives par do	8.06
Do do chars par do	0.99
Réparations de la voie.	24.72
	42.18

Ce sont tous les items que j'ai pu trouver dans le rapport mentionné. J'y ai suppléé en prenant les items du rapport du chemin de l'Erié pour 1861, que j'ai cités dans ma

première série de calculs relatifs au Grand Tronc. Ces derniers items se montent 22.46 centins, total ; 64.64 centins, et, en y ajoutant 5 ou 6 centins pour papeterie, agents et commis, on obtient environ 70 centins.

757. Vous savez sans doute que la différence entre les chiffres que vous avez cités, d'après les rapports du Grand Tronc, comme représentant le parcours des locomotives et celui des trains, augmenterait le dernier chiffre obtenu, savoir : 42.18 centins ?

Non, autant que je m'en souviens, j'ai corrigé les chiffres du rapport représentant le parcours des trains.

758. Dans votre seconde série de calculs vous vous basez sur les recettes des trains de voyageurs et vous accordez à la compagnie, pour le service postal, un montant proportionnel au poids du train affecté au compartiment de la poste ?

Oui. Pour être plus précis dans ma réponse je reviendrai sur ma seconde série de calculs relatifs au Grand Tronc. Ces calculs sont basés sur les trois *demandes* suivantes : 1° Que le tarif des compagnies de chemins de fer est basé sur la connaissance de l'étendue de leur matériel occupée par des charges payant transport, et que, par conséquent, ces charges paient les portions mises en mouvement à vide. 2° Que le coût d'expédition des trains, toutes classes étant égales d'ailleurs, est en proportion du poids mis en mouvement. 3° Que chaque fraction du poids brut doit payer son *pro rata*, qu'elle soit mise en mouvement pour le service de la poste ou pour celui du public en général.

759. Ne serait-il pas plus juste, étant donné le poids ou l'espace affecté à la poste, de faire payer le département en proportion de ce que seraient les recettes du train si tout l'espace était occupé, ou, en d'autres termes, prenant le volume du train tel que vous l'indiquez, calculer la recette d'après le tarif et dans la supposition que tout le train soit occupé, puis faire payer la poste en proportion de cette recette pour l'espace qu'elle occupe ?

Certainement non, parce que le tarif est basé sur ce fait connu qu'une large portion du volume est mise en mouvement pour les besoins du trafic tel qu'il se présente, comme c'est le cas sur tous les chemins de fer.

760. Alors la poste ne devrait-elle pas payer non seulement la portion de l'espace qu'elle occupe, mais encore, comme le public, une portion de l'espace inoccupé ?

Tel serait un des résultats de ces calculs

761. Dans les calculs que vous avez soumis hier n'admettez-vous pas une recette qui, d'après le parcours actuel, doit payer l'intérêt du capital, puis ne faites vous pas payer la poste en proportion de l'espace ou du poids qu'elle occupe ?

Oui.

762. Puis vous ajoutez qu'on devrait déduire 25 pour cent sur le compte de la poste en raison de la continuité du service et pour d'autres raisons ?

J'ai émis cette opinion.

763. La subvention postale ne serait plus alors assez forte pour que les recettes brutes du train paient l'intérêt du capital ?

Non, cette réduction n'aurait pas cet effet, car elle ne s'appliquerait qu'à la subvention postale, et il en a été tenu compte dans le calcul des recettes brutes.

764. Si vous étiez directeur d'un chemin de fer feriez-vous une réduction au marchand qui expédierait par chaque train une charge équivalente au tiers du volume d'un char ?

Non, si cette convention m'obligeait à ajouter un char à ceux que requerrait mon trafic ordinaire.

M. Brunel est examiné de nouveau,--20 mars 1865.

PAR LE PRÉSIDENT:—

765. Pouvez-vous produire les calculs relatifs au montant qui devrait être payé au chemin du Nord ?

Oui, les voici :

D'après le rapport de la compagnie du chemin de fer du Nord, pour 1861, le parcours des voyageurs, c'est-à-dire le nombre de milles parcourus par un voyageur, a été de.....		3,673,934	
Le parcours des chars à voyageurs.....		240,772	
Le parcours des trains de voyageurs.....		126,110	
Le parcours des chars à bagages.....		121,985	
Par conséquent la moyenne du nombre de voyageurs dans chaque char a été de.....		15.25	
La moyenne du nombre de voyageurs par train.....		29.13	
La moyenne du nombre de chars à voyageurs de chaque train a été de.....		1.909	
D'après les chiffres ci-dessus la moyenne du nombre de chars à bagages, dans chaque train, serait de 0.967; mais il ne peut pas y en avoir moins de 1; l'erreur est produit sans doute de quelqu'inexactitude de la compagnie en ce qui concerne le parcours.....		1	
Les recettes provenant des voyageurs sont fixées à.....		\$94,072.96	
Ce qui donne 74.59 centins par mille, en dehors du service postal.			
Je n'ai point de rapport indiquant le poids du matériel roulant de ce chemin; je suppose qu'il soit comme suit:			
Chars à voyageurs..... 30,000 lbs. chacun.			
Char-poste et à bagages..... 24,000 do			
Le poids brut du train, non compris le <i>tender</i> et la locomotive, sera donc:			
1.909 chars à voyageurs (@ 30,000.....		57,270	
1 char à bagages, (@ 24,000.....			
Poids brut total.....		81,270	
Déduisant un tiers du char-poste.....		8,000	
		73,270	
Le poids du reste du train sera.....			
Et on pourra établir la proportion suivante:			
lb.	cts.	lb.	cts.
73,270	:	74.59	:: 8000 :: 8.103.

La valeur du compartiment de la poste, en proportion des recettes du reste du train est, d'après ce calcul, de \$50.72, par mille et par année, pour un seul service, aller et retour.

PAR M. CUMBERLAND:—

766. Dans sa réponse à la question 323, l'honorable Malcolm Cameron dit qu'il entra en fonctions comme maître-général des postes, le 17 août 1853; vous rappelez-vous que les 42 premiers milles du chemin du Nord furent ouverts au trafic le 13 juin 1853, et les 63 milles jusqu'à Barrie le 11 octobre 1853?

Nul doute que ces dates sont exactes.

766. Les malles ont-elles été expédiées sur ces deux portions de ligne dès leur ouverture?

Oui, autant que je me rappelle.

767. Etiez-vous surintendant à cette époque et, en cette qualité, aviez-vous le contrôle du trafic, des tarifs et des comptes?

Oui, sous la surveillance du bureau de direction.

768. Avez-vous, par correspondance ou autrement, réglé avec le gouvernement le tarif du service postal?

Je ne me rappelle pas bien, mais je crois qu'il y eut un échange de correspondance avec le gouvernement. Le président de la compagnie me dit que nous serions payés au même tarif que le Grand Tronc, et je crois que l'hon. Malcolm Cameron me donna verba-

lement la même assurance, c'est pourquoi je dis au teneur de livres de faire le compte de la poste d'après ce tarif.

769. Avez-vous jamais fait rapport des recettes de la ligne en calculant celles de la malle à raison de \$100 par mille ?

Oui, depuis la date de l'ouverture de la ligne jusqu'à Collingwood, le 1er janvier 1855.

770. En qualité de surintendant considérez-vous ce tarif comme raisonnable ?

Je n'ai point fait de calculs à cet égard, mais j'ai toujours été d'opinion que la compagnie devait être payée un prix aussi élevé que possible.

771. Sous votre direction les recettes du chemin du Nord payaient-elles les frais d'exploitation ?

Les rapports annuels que je publiais expliquent l'opinion que j'entretenais à cette époque, et je crois qu'elles montraient toujours un profit.

772. A-t-il été fait des paiements d'intérêt durant cette période ?

Non, car les recettes étaient employées à faire de nouvelles constructions.

773. Si je comprends bien votre méthode de calcul, pour le chemin de fer du Nord, elle consiste en ceci : Vous évaluez le poids brut des trains de voyageurs, non-compris les malles et le compartiment de la poste, et, après avoir calculé les recettes, par tonneau et par mille de parcours des trains de voyageurs, vous en déduisez la valeur du compartiment de la poste et vous obtenez ainsi un tarif de \$50.72 par mille et par année.—N'est-ce pas là votre calcul ?

Oui ; en sorte que le compartiment de la poste produit le même revenu que chaque portion équivalente du train.

774. Mais si les recettes des trains de voyageurs, sur le chemin du Nord, ne suffisent pas à payer les frais d'exploitation, il s'en suit, d'après votre calcul, que les malles sont transportées à perte ?

Oui ; c'est pour parer à cette difficulté que j'ai évité de baser mes calculs sur celles des recettes qui ne suffisent pas à payer les frais d'exploitation.

775. Considérez-vous les malles, en elle-mêmes, comme des colis ?

Je ne vois pas qu'on puisse les considérer autrement, ce ne sont pas des voyageurs.

776. Sur les chemins de fer Canadiens l'exploitation des trains de marchandises n'est-elle pas moins coûteuse et ne produit-elle pas davantage que celle des trains de voyageurs ?

Les frais d'exploitation d'un train de voyageurs à grande vitesse peuvent être plus considérables que ceux d'un train de marchandises à petite vitesse.

777. D'après votre connaissance de la ligne du Nord, pouvez-vous dire si le service des marchandises est plus profitable que celui des voyageurs ?

Je crois que l'affirmative est vraie, je l'ai déjà dit.

778. Alors, si les malles sont considérées comme colis, pourquoi ne rejetez-vous pas dans votre calcul du tarif les moyennes des trains de marchandises qui sont plus fortes que celles des trains de voyageurs ?

Parce que les malles sont transportées par les trains de voyageurs, mais surtout parce que le parcours des colis n'est pas indiqué dans les rapports de la compagnie.

779. Votre formule basée sur la moyenne des recettes est-elle applicable à tous les chemins de fer ?

Elle n'est applicable qu'aux trains dont les recettes dépassent les frais d'exploitation.

780. Alors, avant d'appliquer votre formule, il faut établir qu'il y a profit, et le tarif résultant de vos calculs sera en raison de ce profit.

Oui, c'est ce que j'ai fait dans ma première série de calculs relatifs au Grand Tronc.

781. Mais alors les chemins de fer qui font de fortes recettes auront un tarif élevé, et ceux dont les recettes sont faibles auront un tarif plus bas ; cela est-il juste, le service postal étant le même ?

Ce résultat n'est pas une conséquence nécessaire, vu que le poids des trains est généralement proportionnel aux recettes, comme cela est prouvé par les calculs relatifs au chemin de fer du Nord, sur lequel les recettes des trains ne sont que de 74.59 ets., ce qui donne un tarif presque aussi élevé que les recettes les plus fortes du Grand Tronc et du Grand Occidental.

782. Mais, en poussant votre système à ses dernières conséquences, on arriverait à l'absurde, car si les recettes d'un train de voyageurs, à l'exclusion du service de la poste, sont zéro, les malles devront être transportées *gratis*.

J'ai déjà dit, en réponse à une question précédente, que mes calculs ne s'appliquent qu'aux trains pour lesquels les recettes dépassent les frais d'exploitation ; j'ai donc prévu la conséquence dont vous parlez et qui, dans mon humble opinion, ne serait pas plus absurde que l'hypothèse que la compagnie expédierait des trains là où il n'y a point de trafic.

783. Mais un train-poste doit faire son parcours qu'il y ait des voyageurs ou qu'il n'y en ait pas ?

Si le gouvernement n'a aucune considération pour l'intérêt de la compagnie, tous mes calculs sont oiseux.

784. Alors, tout votre système est basé sur un profit qui est variable ?

Mais non, j'ai déjà dit qu'il ne s'appliquait qu'aux trains pour lesquels les recettes dépassent les frais d'exploitation.

785. Appliqué au trafic général, votre système qui est basé sur la moyenne du tonnage et sur celle des recettes, n'exclut-il pas toute classification ?

Au contraire, je prends pour base de mes calculs le trafic le plus rétribué, savoir : les voyageurs et leurs bagages.

786. La théorie de la classification des tarifs d'après laquelle chaque particulier paie le prix du service qui est fait pour lui, plus un profit raisonnable, n'est-elle pas tout-à-fait distincte des moyennes et des revenus du trafic général de la ligne ?

Je ne crois pas. Il me semble, au contraire, que les tarifs sont basés, autant que possible, sur la moyenne du trafic de chaque ligne, et la moyenne du matériel roulant nécessaire pour le dit trafic.

787. Alors vous baseriez vos prix sur le trafic général, abandonnant toute classification ?

Certainement non.

788. Considérant les malles comme colis, et prenant en considération leur volume et la vitesse à laquelle elles sont transportées, pouvez-vous donner une raison expliquant pourquoi on ne peut appliquer au gouvernement les tarifs généraux ?

Mes calculs n'établissent aucune distinction de cette espèce.

789. Mais vous avez dit que vous considérez les malles comme des colis. Admettez-vous que le volume soit un élément de classification et, par suite, du prix de transport des colis ?

J'ai admis cet élément de classification en supposant que le poids du matériel roulant soit proportionnel à son volume.

790. Mais, encore une fois, en considérant les malles comme colis et tenant compte de l'espace qu'elles occupent, le tiers d'un char, et de la vitesse des trains, ne doit-on pas ajouter au tarif postal un certain montant en raison de cet espace et de cette vitesse ?

Certainement non, si, par cette question, vous supposez que les chars soient toujours pleins et que le tiers d'un char représente constamment $3\frac{1}{2}$ tonneaux de colis, ce qui n'a jamais lieu dans la pratique. Sur le chemin du Nord, par exemple, en 1861, les chars à marchandises n'ont jamais été chargés qu'à moins de la moitié de leur capacité, et les chars à voyageurs à environ un tiers.

791. Un particulier, soit pour lui-même comme voyageur, soit pour ses colis, n'a-t-il droit exclusif qu'à l'espace que lui-même ou ses colis occupent ?

Certainement.

792. Le département de la poste n'occupe-t-il pas un espace représenté par $3\frac{1}{2}$ tonneaux ou 15 voyageurs ?

Oui, aux mêmes titres que le public occupe le reste du char.

793. Dans la pratique considérez-vous comme illégale toute déviation du tarif ?

Non, j'ai même parfois accordé des réductions pour de grandes quantités de marchandises, ou pour créer un trafic là où il n'y en avait point antérieurement.

794. Lorsque vous étiez surintendant du chemin de fer du Nord, n'avez-vous point passé avec MM. Sage et Grant, de Bell-Ewart, un contrat pour plusieurs années, d'après lequel vous leur accordiez une réduction ?

Oui, je l'ai fait pour les engager à construire un moulin à scie à Bell-Ewart, ce qui aurait ouvert un grand commerce de bois avec le Lac Simcoe.

795. Ce contrat n'a-t-il pas été attaqué en chancellerie, et le jugement de la cour ne l'a-t-il pas annulé ?

On me l'a dit, mais cela n'a pas eu lieu pendant que j'étais surintendant.

796. Votre système, basé sur le tonnage et les recettes, n'aurait-il pas pour effet d'établir un tarif exceptionnel pour le gouvernement ?

Non, il consiste uniquement à faire payer la partie occupée par la poste au même prix que toute autre partie du train de la même capacité.

797. Pouvez-vous donner une raison pour laquelle le chemin du Nord devrait moins recevoir, par mille, que le Grand-Tronc pour service journalier.

Si le chemin du Nord transporte le même poids et le même volume, à la même vitesse que le Grand Tronc, il devrait être payé comme le Grand Tronc. Vu que, poids pour poids, les frais des deux compagnies sont identiques.

PAR M WICKSTEED :—

798. Vous dites que votre mode de calcul ne s'applique qu'au cas où il y a profit. Quel est le montant de ce profit nécessaire pour rendre votre formule applicable ?

Je ne peux répondre qu'approximativement à cette question. J'ai indiqué les profits du Central de New-York comme pouvant servir de base ; sans tenir compte de la dépréciation actuel du papier des Etats-Unis.

799. Connaissez-vous la proportion des recettes brutes aux frais d'exploitation, sur le Central de New-York ?

Je ne m'en souviens pas à présent, mais il serait facile de s'en assurer.

800. D'après l'ouvrage de M. Holby, dans la nouvelle édition de l'Encyclopédie Britannique, pour qu'une ligne paie l'intérêt du capital, il faut que les recettes soient plus que doubles des frais d'exploitation, c'est-à-dire que le profit doit-être de 50 à 60 par cent. Etes-vous de cet avis ?

C'est ainsi qu'on résout généralement la question en chiffres ronds, mais l'exactitude de ce calcul dépend de la manière dont on a réglé les frais de construction. Les chiffres suivants basés sur les rapports du Central de New-York, sont une vérification du calcul dans lequel je prends les recettes des trains comme élément. Le résultat est 9.91 centins par mille de parcours pour le tiers d'un char à bagages.

Les calculs suivants ont été faits sur la valeur du compartiment de la poste du Central de New-York en vue de vérifier mon mode de calcul dans son application à un chemin de fer donnant des profits.

Ces statistiques ont trait aux opérations de la ligne en 1861.

Le nombre de milles parcourus par les chars de voyageurs=5,389,141 ÷ (divisé par) le nombre de milles parcourus par le train de voyageurs=1,753,215=3.07 nombre moyen de chars de voyageurs dans chaque train.

Le nombre de milles parcourus par les chars-poste, à bagages et express=2,452,304 ÷ le parcours du train, comme ci-dessus=1.39 chars par train. Donc :—

Chars de voyageurs	3.07
Chars-poste, à bagages et express	1.39

Moyenne de nombre de chars par train = 4.46

Le nombre de voyageurs transportés sur un parcours d'un mille=119,028,024 ÷ le parcours du train, comme ci-dessus=67.88 voyageurs par chaque train=22½ voyageurs par char.

Les recettes totales provenant des voyageurs \$2,389,724.12 ÷ le parcours du train= \$1.3630 par mille de parcours.

Les recettes totales provenant des malles \$95,777.50 ÷ parcours du train=5.462 centins par mille de parcours.

Les recettes totales provenant de sources diverses \$263,995 ÷ le parcours du train= 15.057 centins par mille de parcours.

Le poids moyen du train de voyageurs est fixé à 100 tonneaux, y compris la locomotive et le tender ; ce dernier est évalué (y compris l'eau et le bois) à environ 43 tonneaux.

Le poids du train peut être calculé comme suit :

3.07 chars de voyageurs	@ 32,333 =	99,262 lbs.
1.39 chars à bagage, express, etc.....	@ 25,000 =	34,750 "
		<hr/>
		134,012 lbs.

A quoi il faut ajouter le poids de la locomotive et du tender
et la charge comme ci-dessus..... 85,988 "

Poids total du train 220,000 lbs. = 110 ton's,

En supposant que le bagage de chaque voyageur fût de 100 lbs., le poids total du bagage aurait été de 6,788 lbs., et le char à bagages et express aurait été divisé en trois parties, savoir : malles produisant 5.462 centins par mille; divers, produisant 15.462 centins par mille; et le bagage des voyageurs, franc de port, 6,788 lbs., et si le tiers du char (soit 8,333 lbs.,) est affecté aux malles, il reste 26,417 lbs. pour le poids des deux autres parties du char. En supposant que le tarif des colis divers soit de 6 centins par tonneau et par mille, il y aura eu dans cette partie du char :

Bagages des voyageurs.....	6,788 lbs.
Divers.....	5,018 "

Total de la charge de cette portion du train..... 11,806 lbs.

Et si cette portion du char était pleinement occupée par les "colis divers" et "les bagages des voyageurs," il y aura eu 15,103 lbs. de ces derniers et 11,314 des premiers.

Il s'en suit que, sur le poids total du train, soit 134,022 lbs., il y avait 99,262 lbs. de chars de voyageurs, et 15,103 lbs. de chars à bagages expédiés exclusivement pour le service des voyageurs=114,365 lbs., qui ont produit, par mille, \$1.3630 de recette.

On peut donc établir la proportion géométrique suivante :

114,365 : \$1.3630 :: 8,333 lbs., : 9.93 centins=\$62.16 par année, pour un seul service, aller et retour, en supposant que le tarif des malles soit le même que celui des voyageurs. Reste à déduire la différence entre la valeur du risque qu'offre le transport de tous les voyageurs, et la valeur du risque qu'offre le transport d'un voyageur et des malles.

La proportion géométrique suivante donnera donc la valeur du service :

lbs.	voyag.	voyag.
114,365	: 67.88	:: 8,333 : 4.94

nombre des voyageurs affecté au compartiment de la poste.

Enfin, à raison de 2.007 centins par mille, moyenne du tarif des voyageurs, la valeur du compartiment de la poste, par mille de parcours, sera de 9.91 centins.

801. Pensez-vous que les efforts des directeurs de chemins de fer Canadiens, pour obtenir un trafic aussi considérable que possible, aient toujours été aussi énergiques que bien dirigés ?

Certainement non.

802. En sorte que leur trafic est aussi considérable que possible, dans les circonstances actuelles ?

Je n'en doute pas.

803. Le président vous a dit que le capitaine Harness avait calculé le montant que le département des postes devait payer pour le transport des malles en se basant sur la supposition que la ligne faisait un trafic maximum, et faisant payer au département des postes sa part de l'intérêt du capital dépensé; il vous a dit aussi que le capitaine Williams, qui succéda au capitaine Harness comme arbitre de la poste, fit un calcul analogue en tenant compte de l'intérêt sus-mentionné mais en se basant sur le trafic réel de la ligne.—Pensez-vous que le capitaine Williams eût raison ?

Je ne crois pas, parce que, d'après son calcul, il semble rendre le département des postes responsable jusqu'à un certain point du succès des opérations de la compagnie. Une comparaison fera voir par où ce calcul pêche : si un constructeur bâtit 20 maisons et ne trouve des locataires que pour 10 de ces maisons chaque locataire ne devra pas payer la dixième partie de l'intérêt du capital dépensé, mais seulement la vingtième. De même si, sur une ligne de chemin de fer, qui peut servir au parcours de 20 trains par jour on n'expédie que 10 trains, on ne doit pas s'attendre à ce que chacun de ces trains produise un dividende égal à un dixième du coût de construction.

804. Vous avez fait un calcul analogue à celui du capitaine Williams relativement au chemin de fer Grand Tronc ?

Oui, et je l'ai soumis à la commission; c'est le troisième calcul relatif au Grand Tronc.

805. Dans ce calcul comme dans le premier, vous ne tenez pas compte de l'intérêt sur l'avance du gouvernement, mais vous incluez le coût du pont Victoria; n'est-il pas vrai ?

Telle était mon intention, et je crois avoir ainsi fait le calcul.

806. Dans quel calcul proposez-vous de déduire 25 pour cent en raison de la *continuité* et pour d'autres considérations ?

Dans ma seconde série de calculs, qui est basée sur les recettes réelles du Grand Tronc.

807. Si, comme le dit M. Brydges, les frais d'exploitation d'un train se montent à 86 centins par mille et les recettes à \$1.12, et si on déduit 25 pour cent pour la continuité du service, quel profit restera à la compagnie ?

Si les recettes étaient de 1.12 par mille de parcours, et le tarif du service postal de 10 centins par mille, les recettes ne seraient affectées que de $2\frac{1}{2}$ centins par mille de parcours.

808. Quels sont les frais de bureau et autres, que vous avez mentionnés, pour 10 tonneaux de marchandises étrangères à la malle ?

Ces frais sont en minimum lorsque le fret à parcours total est en quantité suffisante pour employer tout le personnel de service aux deux extrémités de la ligne ; mais le service des stations intermédiaires occasionne certains frais, tels que : la fourniture d'eau et de bois, l'aiguillage, l'évitement, etc., auxquels le fret à parcours total doit participer dans une certaine proportion.

809. Mais, dans les trains-poste, ce minimum de frais n'est-il pas plus que balancé par les frais d'éclairage, de chauffage et d'installation générale des chars-poste, et les trains-poste des frais de l'approvisionnement de bois et d'eau et de l'aiguillage ?

Oui, je pense la poste doit payer sa part de tous les frais, sauf de ceux que j'ai spécialement énumérés. Pour le chauffage, l'échange, etc, du char-poste, les frais seraient les mêmes que pour le fret à parcours total.

810. Quelle proportion établissez-vous, dans les trains de voyageurs, entre le poids du matériel et le poids payant transport ?

Sur le Grand Occidental, le premier de ces poids est de 195,425 lbs.—Le second de 21,349 lbs. non compris la locomotive et le tender. Mais dans ce calcul, je n'accorde que 50 lbs. de bagage à chaque voyageur, et il paraît qu'actuellement on leur accorde 100 lbs. Sur le Grand Tronc, le poids du matériel de chaque train et de 110,000 lbs., mais je n'ai pas déterminé le poids payant transport.

811. Quelle est la proportion de ces poids dans les trains de voyageurs ?

Sur le Grand Occidental elle est de \$17,189 : 165,722 lbs., non compris la locomotive et le tender.

812. D'après vous, les trains mixtes sont-ils plus avantageux, bien que plus coûteux, que les trains de marchandises ?

A vitesse égale, il y a, dans les frais, la différence provenant du service des voyageurs. Il y a plus d'avantages, selon moi, à faire transporter les marchandises par des trains à vitesse ordinaire.

813. En ce qui concerne la vitesse les ingénieurs s'accordent, je crois, à dire qu'elle doit entrer en ligne de compte pour un chiffre plus élevé sur les lignes accidentées (*rough*) que sur les lignes bien unies, et que le chiffre en question doit être proportionnel au carré de la vitesse. Est-ce là votre opinion ?

En ma qualité d'ingénieur et, comme ayant spécialement étudié cette question, je ne saurais admettre un principe uniforme pour tous les chemins de fer. Un chiffre qui semblerait exagéré pour une ligne peut-être trop faible pour une autre. Les pentes, les courbes, et les accidents de terrain doivent beaucoup influencer ces calculs et contribuent généralement à augmenter les frais, et, par suite, à élever le tarif.

PAR M. BRYDGES :—

814. Savez-vous que les arbitres ont toujours accordé aux chemins de fer Anglais plus que les arbitres du département des postes ?

On me l'a dit ; mais il y a si longtemps que j'ai lu les documents relatifs à cette question que je ne saurais rien affirmer à cet égard.

815. Alors, il est à présumer que les arbitres désintéressés ne partagent pas les opinions de ceux de la poste ?

Probablement.

816. Laquelle de vos trois méthodes de calcul relatives au Grand Tronc a été adoptée dans le rapport du maître-général des postes en 1863, et l'arrêt en conseil subséquent ?

Aucune des trois, que je sache.

A. BRUNEL,

M. Bridges est examiné de nouveau.

PAR LE PRÉSIDENT :—

817. Auriez-vous la bonté de produire le contrat passé entre la compagnie du Grand Tronc et la compagnie d'Express Anglo-Américaine.

Voici ce contrat :—

MEMOIRE d'un arrangement conclu entre Walter Shanly, agissant au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, et B. P. Cheney et E. H. Virgil, agissant au nom de la compagnie d'Express Anglo-Américaine, pour le privilège de faire le trafic express sur toutes les lignes du Grand Tronc actuellement ouvertes, depuis le 1er mai 1858 jusqu'au 1er mai 1861.

“ Si, pendant la durée de cet arrangement, de nouvelles lignes de chemin de fer étaient ouvertes, les mêmes tarifs seront payés sur ces prolongements, à l'exception de ceux de la ligne de St. Thomas.

“ La compagnie de l'Express aura l'usage d'un train spécial s'arrêtant à toutes les stations, aller et retour, chaque jour, (dimanches exceptés) et pourra envoyer, par chaque train, deux employés pour surveiller le trafic express.

“ La compagnie de l'Express aura droit, dans le char-poste ou à bagages, à un compartiment n'ayant pas plus de douze pieds de long et la hauteur et largeur du char, et pourra y placer des marchandises n'excédant pas le poids de 5000lbs., et (au cas où il y aurait de la place disponible dans le char à bagages) pourra expédier 5000lbs. pesant de plus en payant *le tarif le plus élevé* pour cet excédant.

“ Une salle de dépôt convenable sera affectée à la compagnie de l'Express à chaque terminus.

“ La compagnie de l'Express s'engage à congédier tous ceux de ses employés qui se comporteraient mal sur les trains ou aux stations.

“ La compagnie du Grand Tronc ne sera point responsable des réclamations qui seraient adressées à la compagnie de l'Express en cas d'accident, cette dernière compagnie aura toute responsabilité.

“ La compagnie de l'Express assume également toute la responsabilité des accidents qui pourraient arriver à ses employés.

“ Toutes marchandises expédiées par la compagnie de l'Express paieront le tarif maximum à moins d'un ordre spécial du directeur du Grand Tronc à l'effet contraire.

“ Le poisson ne sera transporté que dans des boîtes bordées de zinc.

“ A chaque station où des marchandises seront déposées le gérant de l'Express devra délivrer à la compagnie du Grand Tronc un état du nombre et du poids des colis.

“ Les agents de la compagnie de l'Express ne devront nullement se mêler du service des bagages ou d'autres articles transportés par le Grand Tronc.

“ En considération du service ci-dessus, la compagnie de l'Express convient de payer à la compagnie du Grand Tronc, par versements trimestriels égaux, la somme de dix piastres par année pour chaque mille de la ligne du Grand Tronc actuellement en opération, sauf la ligne de St. Thomas et tout prolongement de cette dernière ; et aussi de payer le tarif le plus élevé fixé pour chaque localité par la compagnie du Grand Tronc et ce pour toutes marchandises transportées par la compagnie du Grand Tronc, pour la compagnie de l'Express.

“ W. SHANLY,

“ B. P. CHENEY,

“ E. H. VIRGIL.

“ Témoin des signatures :

“ H. BAYLEY.”

818. Veuillez produire un état des paiements faits par la compagnie d'Express Anglo-Américaine à la compagnie du Grand Tronc ?

Voici cet état, depuis 1855, jusqu'à la fin de l'année dernière :

CHEMIN DE FER GRAND TRONC.

ETAT indiquant les recettes du chemin de fer Grand Tronc, pour le transport des colis, etc., pour la compagnie de l'Express, durant les dix années expirant au 31 décembre 1864.

Trimestre expiré		Poids.	Fret	Péage.	Total pour le trimestre.	Total pour l'année.
		Tonneaux.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1855.....	31 mars		1,074 20	679 00	1,753 20	7,811 10
	30 juin		1,293 06	679 00	1,962 06	
	30 septembre.....		1,079 94	679 00	1,758 94	
	31 décembre.....		1,544 81	782 09	2,326 90	
1856.....	31 mars		1,153 36	897 75	2,051 11	12,392 24
	30 juin		1,380 24	897 75	2,273 09	
	30 septembre.....		1,806 60	1,023 10	2,829 70	
	31 décembre.....		3,878 99	1,354 35	5,233 34	
1857.....	31 mars		3,239 11	1,415 75	4,654 86	21,765 82
	30 juin		4,059 75	1,415 75	5,496 50	
	30 septembre.....		4,334 52	1,415 75	5,750 27	
	31 décembre.....	569	4,448 44	1,415 75	5,864 19	
1858.....	31 mars	329½	2,937 57	1,415 75	4,353 32	20,562 88
	30 juin	446	3,648 48	1,821 91	5,470 39	
	30 septembre.....	328	2,650 12	2,029 00	4,679 12	
	31 décembre.....	451½	3,957 55	2,102 50	6,060 05	
1859.....	31 mars	313½	2,959 52	2,102 50	5,062 02	21,633 77
	30 juin	413½	3,023 77	2,102 50	5,123 27	
	30 septembre.....	403	2,889 47	2,102 50	4,991 97	
	31 décembre.....	541	4,201 35	2,250 16	6,451 51	
1860.....	31 mars	419½	4,038 07	2,426 14	6,464 21	27,597 24
	30 juin	438	3,505 64	2,427 50	5,933 14	
	30 septembre.....	511½	4,251 80	2,427 50	6,679 30	
	31 décembre.....	606½	6,093 09	2,427 50	8,520 59	
1861.....	31 mars	485½	4,341 92	2,427 50	6,769 42	29,338 00
	30 juin	481½	5,422 23	1,935 50	7,407 73	
	30 septembre.....	495	4,307 81	2,791 62	7,099 43	
	31 décembre.....	585	5,269 80	2,791 62	8,061 42	
1862.....	31 mars	565	5,054 51	2,791 62	7,846 13	35,161 44
	30 juin	693	5,739 86	3,034 37	8,774 23	
	30 septembre.....	655½	5,347 08	3,155 75	8,502 83	
	31 décembre.....	755	6,882 50	3,155 75	10,038 25	
1863.....	31 mars	639½	5,334 68	3,155 75	8,990 43	39,389 55
	30 juin	730	6,127 61	3,298 50	9,526 11	
	30 septembre.....	734½	5,956 46	3,519 88	9,476 34	
	31 décembre.....	895½	7,876 79	3,519 88	11,396 67	
1864.....	31 mars	684½	6,796 57	3,519 88	10,316 45	42,620 51
	30 juin	899½	7,962 19	3,519 88	11,382 07	
	30 septembre.....	689½	5,515 82	3,884 00	9,399 82	
	31 décembre.....	890½	7,638 17	3,884 00	11,522 17	
Total pour dix ans.....			169,446 55	88,826 00	258,272 55	258,272 55

S19. Veuillez produire le contrat passé entre le chemin de fer de Buffalo et du Lac Huron et la compagnie d'Express Américaine.

Voici ce contrat :

ARRANGEMENT conclu ce 24 février 1860, entre la compagnie du chemin de fer de Buffalo et du Lac Huron, d'une part, par Abraham Fell, son agent, et la compagnie d'Express Américaine par William G. Fargo, son secrétaire, d'autre part :

" 1. La dite compagnie du chemin de fer de Buffalo et du Lac Huron, la première des parties contractantes, en considération de l'arrangement et convention passés avec la compagnie d'Express Anglo-Américaine et ci-dessous contenus, et en considération de la somme de quinze piastres par jour devant être payées comme il est ci-après stipulé, s'engage à transporter, par tels trains que désignera la dite compagnie d'Express Américaine, un employé avec sa caisse et sa malle avec cinq cents livres de colis, sans exiger aucun paiement extra.

" 2. La dite compagnie d'Express Américaine en considération des dits privilèges à elle accordés par le premier article de cet arrangement, convient donc de payer à la dite compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron, la somme de quinze piastres par jour, et de tenir un compte exact du poids de tous les colis transportés par la dite compagnie sur le dit chemin de fer, et d'en faire dresser état fidèle et exact qui devra être délivré à la dite compagnie le ou avant le dixième jour du mois pour le mois précédent ; et s'il est constaté que le poids total des colis transportés excède mille livres par jour, alors la dite compagnie d'Express devra payer à la dite compagnie de chemin de fer *un et demi des tarifs maximum* pour tout excédant de poids."

" 3. La compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron se réserve, par le présent arrangement, les droits et privilèges, de faire un service local du transport des colis entre toutes les stations sur la ligne de chemin de fer, par les trains sur lesquels l'employé de l'Express ne voyage pas, en s'engageant à exiger pour le service des prix au moins égaux à ceux qu'exigera la dite compagnie de l'Express pour le dit service de transport."

" 4. Aux stations où la dite compagnie d'Express Américaine n'aura pas d'agent, la dite compagnie de chemin de fer se réserve le droit de faire le service du transport des colis à tels tarifs qu'elle jugera convenables, mais rien dans les termes du présent arrangement ne devra signifier que la compagnie de l'Express n'a pas le droit d'établir de nouvelles agences sur le dit chemin de fer, là où elle le jugera convenable."

" 5. Cet arrangement sera en vigueur et engagera les parties contractantes pour la période d'un an à partir de sa date, à partir de laquelle époque l'une ou l'autre des parties pour le révoquer en donnant un mois d'avis par écrit."

EN FOI DE QUOI, la dite compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron a fait dresser l'arrangement actuel, en duplicata, par Abraham Fell, son agent général, et la dite compagnie d'Express Américaine a fait de même dresser l'arrangement actuel par William G. Fargo, son secrétaire, au jour et an ci-dessus."

" La compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron, par

" (Signé) A. FELL, Agent Général.

" La compagnie d'Express Américaine, par

" (Signé) W. G. FARGO, secrétaire.

" Témoin :

" (Signé) T. H. COOPER."

820. Ce contrat n'était que pour un an ; le suivez-vous encore ?

Oui, mais nous sommes en négociations avec la même compagnie et la compagnie Anglo-Américaine pour un arrangement général.

821. Pouvez-vous produire le contrat entre la compagnie du Grand Tronc et la compagnie Nationale d'Express sur le chemin de fer de Montréal et Champlain ?

Je n'ai pas l'original de ce contrat, mais en voici la copie :

" **MÉMOIRE** d'un contrat passé entre la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada et la compagnie Nationale d'Express de New-York :

" 1^o la compagnie Nationale d'Express aura le privilège exclusif de faire son service d'Express entre Montréal et New-York sur les trains de voyageurs de la compagnie du

chemin de fer de Montréal et Champlain, expédiés par la compagnie du Grand Tronc, pendant une période de deux ans commençant le 1er de mai 1864, et aux conditions suivantes :

“ 2° La compagnie du Grand Tronc prendra les chars de la compagnie de l'Express par un des trains de voyageurs entre Montréal et Rouse's Point, chaque jour, dimanches exceptés.

“ 3° La compagnie Nationale d'Express aura le droit d'envoyer, aller et retour, et sans rien payer pour son transport, entre Montréal et Rouse's Point, un employé ayant soin de ses colis.

“ 4° La compagnie du Grand Tronc devra, à son dépôt, fournir un local convenable pour l'usage de la compagnie de l'Express.

“ 5° En considération des privilèges ci-dessus la compagnie Nationale d'Express s'engage à payer, en monnaie du Canada, à la compagnie du Grand Tronc, la somme de \$30 par jour, les paiements devant se faire tous les mois ; et il est convenu que le contrat aura force durant tout le temps y indiqué, à moins toutefois que la compagnie Nationale d'Express fasse certains autres arrangements qui paieraient les intérêts de la compagnie du Grand Tronc, auquel cas cette dernière compagnie aura le droit d'annuler le dit contrat en donnant trente jours d'avis.

“ (Signé,) E. H. VIRGIL,
“ Surint. de la compagnie Nationale d'Express.

“ (Signé,) EDWARD P. BEACH,
“ Agent-Général G. T.”

822. Je remarque que, d'après le contrat, la quantité de matériel que le Grand Tronc doit adjoindre à ces trains n'est pas limitée. Est-ce là le sens du contrat et la manière dont on l'applique ?

Le sens du contrat est, que la compagnie du Grand Tronc doit prendre chaque jour un char, aller et retour, pour la compagnie de l'Express, et c'est ainsi que le contrat s'exécute.

823. Le service de l'Express, entre Montréal et New-York, n'est-il pas considérable ?

Oui, il ajoute le tiers de la charge d'un char, aller et retour, chaque jour.

C. BRYDGES.

FREDERICK W. CUMBERLAND, écuyer, est assermenté et examiné.

PAR LE PRÉSIDENT :—

824. Pouvez-vous produire le contrat entre la compagnie du chemin de fer du Nord et la compagnie d'Express du Nord ?

Je ne sache pas qu'il existe entre ces deux compagnies d'autre contrat qu'une lettre du secrétaire de la compagnie de chemin de fer d'après laquelle aucun changement dans les tarifs ne peut être fait qu'à un an d'avis.

825. Cette lettre ne spécifie-t-elle pas le service qui doit être fait pour la compagnie d'Express ainsi que le tarif ?

La lettre n'indique que 30 centins par 100 lbs., comme tarif, sans spécification du service. J'enverrai aux commissaires copie de la lettre et de la correspondance qui s'en est suivie, ainsi qu'un état des paiements faits par l'Express à la compagnie du chemin de fer.

826. Depuis combien de temps ce contrat existe-t-il sur la ligne du Nord ?

Depuis son ouverture, je crois, en 1855.

827. La compagnie de l'Express paie-t-elle quelque chose, en outre des trente centins par 100 lbs., pour le trajet de Toronto à Collingwood ?

Toutes les marchandises paient 30 centins par 100 lbs. sans tenir compte de la distance ; de plus, la compagnie du chemin de fer reçoit 10 pour cent sur les recettes de l'Express, et \$100 par année pour le transport d'un conducteur.

828. Vos chars à bagages ne sont-ils pas divisés en trois compartiments : un pour la poste, le second pour les bagages des voyageurs et le troisième pour l'Express ; et la compagnie de l'Express n'a-t-elle pas l'usage exclusif de son compartiment ?

Cette division existe mais la compagnie d'Express n'a pas l'usage exclusif de son compartiment dont la compagnie du chemin de fer se sert quand il y a lieu.

829. Combien expédiez-vous actuellement de trains de voyageurs sur la ligne du Nord ?

Un par jour, aller et retour, qui part de Toronto le matin, revient le soir et transporte la malle ; ce train serait indispensable pour le service seul de la compagnie.

830. Vous avez en outre un train mixte, aller et retour ?

Nous avons un train mixte parcourant toute la ligne depuis Collingwood, aller et retour, plus un train mixte à grande vitesse qui part de Harry et y revient.

831. La compagnie de l'Express a-t-elle le droit d'expédier des marchandises par tous ces trains ?

Je ne pense pas, mais nous y consentirions. Toutefois, dans la pratique, la compagnie de l'Express ne fait usage que du train express à parcours total et du train mixte de Barrie.

832. Son contrat a été en vigueur sous la direction de M. Brunel, celle de M. Grant et la vôtre jusqu'à ce jour ?

Jusqu'à ce que j'y aie mis fin par un avis à un an qui expire, je crois, le 17 de ce mois.

PAR M. GRIFFIN :—

833. A la page 3 de votre rapport, pour faire voir la position difficile dans laquelle les compagnies de chemin de fer se trouvant par suite de l'arbitraire qui règne dans les paiements du département des postes, vous dites que, pendant quatre ans, le département n'a payé que deux centins par mille de parcours au lieu de deux centins malgré les protestations réitérées de la compagnie :—Est-ce que les comptes de la compagnie, pendant cette période, n'ont pas été acceptés tels que présentés ?

Je crois que oui, du moins tant que j'ai été en fonctions ; mais je sais fort bien qu'en recevant les paiements périodiques le secrétaire attira l'attention de l'inspecteur sur ce qui lui semblait une erreur palpable et que ce dernier refusa d'admettre.

834. M. Dewe, l'inspecteur dont vous voulez parler, affirme qu'il est faux que, du mois d'octobre 1859 au mois de décembre 1863, la poste ait refusé de payer le tarif convenu. Les comptes de la compagnie, depuis avril 1860 jusqu'en décembre 1863, ne portaient que 2 centins par mille, aller et retour, au lieu de 2 centins pour parcours simple d'un mille, et cette erreur de la compagnie échappa au gouvernement jusqu'au moment où vous me l'avez signalé vous-même, et immédiatement tous arrérages ont été payés.—Si tels sont les faits, pensez-vous que la compagnie puisse prétendre avoir été maltraitée par le département ?

Vos assertions sont directement opposées à celles de notre comptable ; en tous cas, vous avez laissé, subsister longtemps une erreur qui était à votre avantage et qui n'a été corrigée qu'après que j'eus représenté au maître-général des postes précisément les faits que vous venez de citer. Je puis de plus affirmer que, sous le rapport des paiements, votre département a toujours fort maltraité notre compagnie.

PAR LE PRÉSIDENT :—

835. La compagnie de Port-Hope, Lindsay et Beaverton a-t-elle quelques réclamations à faire au gouvernement pour les services passés ?

Par suite de changements fréquents dans la direction, elle a dû se soumettre à ce qu'elle considère une injustice ; mais elle n'a pas encore protesté.

836. Les trains expédiés par cette compagnie sont, je crois, exclusivement mixtes ?

Oui.

837. La malle est transportée, entre Port Pope et Peterborough, par les mêmes trains qu'entre Peterborough et Lindsay ?

Non, elle est transportée par des trains différents. Le trafic de Peterborough se fait en vertu d'un bail qui donne l'usage de la ligne entre Peterborough et la jonction de Mill-Brook. Il y a un service complet entre Port Hope et Peterborough et un autre entre Port Hope et Lindsay.

FREDERICK CUMBERLAND.

(Les lettres suivantes ont été adressées aux commissaires par M. Cumberland après sa déposition.)

CHEMIN DE FER DU NORD,
Toronto, le 24 mars 1865.

MONSIEUR,—L'assistant-maitre-général des postes ayant refusé d'admettre que notre compagnie avait dressé protêt en forme contre les tarifs payés jusqu'à présent pour le service de la malle, je me suis procuré, à cet égard, l'affidavit de l'honorable juge Morrisson, qui préside en ce moment les assises à Kingston, et qui a été président de la compagnie depuis le 14 décembre 1852 jusqu'au 25 juin 1862.

Durant toute cette période le président de la compagnie faisait toutes les affaires avec le gouvernement; le témoignage de M. Morrison qui vous sera envoyé de Kingston est donc irrécusable en ce qui nous concerne.

Jé régréte d'avoir fait une erreur de chiffres dans ma déposition relative à l'Express du Nord. Je suis excusable n'ayant point en ma possession de contrat ni même la lettre du secrétaire dont il a été question.

Je me suis procuré copie de cette lettre que vous trouverez ci-jointe, et par laquelle vous verrez que le tarif est de 30 centins par 100 lbs. pour le fret à parcours total, et de 20 centins par 100 lbs. pour le fret déposé aux "stations intermédiaires."

Je vous envoie aussi certaines correspondance par lesquelles vous verrez que je n'ai pas perdu de temps à annuler l'arrangement en question, en donnant le 15 avril 1864, l'avis qui expiré à un an, dans trois semaines.

D'après votre demande, je vous expédie aussi un état des paiements faits par la compagnie d'Express de 1857 à 1854. Vous verrez que malgré l'imperfection du système suivi, et qui va être aboli, la moyenne des recettes de ces huit années est de \$2,132.15.

J'ai l'honneur, etc.,
FRED. CUMBERLAND,
Directeur-Gérant.

A l'honorable
WM. HUME BLAKE,
Président de la Commission Postale,
Québec.

CHEMIN DE FER DU NORD, CANADA.

COPIE DE LA CORRESPONDANCE RELATIVE A L'EXPRESS DU NORD.

Lettre No. 1. Bureau du directeur gérant,
Chemin de fer du Nord, Canada,
Toronto, le 8 avril 1864.

Mon cher monsieur,

Je crois devoir reviser l'arrangement relatif à l'Express du Nord. Sans vouloir exiger de votre compagnie un tarif trop élevé, je trouve que le tarif actuel est beaucoup trop bas, et les régléments si mal définis que vos propres intérêts peuvent en souffrir.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé) FRED. CUMBERLAND.

J. J. VICKERS, écr.,
Express du Nord.

En réponse, M. Vickers produisit l'original de la lettre suivante :—

No. 2.

CHEMIN DE FER DU NORD, CANADA.
Toronto, le 10 mai 1860.

A J. J. VICKERS, écr.,
Express du Nord.
Cher monsieur,

Je suis chargé de vous informer que l'arrangement relatif au service d'express sur notre ligne est continué aux conditions suivantes : Tronte centins par cent livres pour toutes marchandises à parcours total jusqu'à Collingwood, et vingt centins par cent livres pour les marchandises déposées aux stations intermédiaires, plus, vingt-cinq piastres pour le transport d'un employé sur chacun des deux trains quotidiens. Cet arrangement vous donne le privilège exclusif de la ligne pour le service de l'Express et engage les deux parties contractantes jusqu'à ce que l'un ou l'autre ait donné un an d'avis.

(Signé,) GEORGE BEATTY.

No. 3.

BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
Chemin de fer du Nord, Canada,
Toronto, le 15 avril 1864.

Cher monsieur,

J'ignorais l'arrangement dont les termes sont indiqués dans la lettre du secrétaire en date du 10 mai 1860. Mais, comme vous vous en rapportez à cette lettre, je crois devoir vous donner avis qu'au bout d'un an l'arrangement sera annulé.

A cette époque la compagnie pourra faire avec vous ou d'autres, au sujet de l'Express, tels arrangements qu'elle jugera convenables.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé,) FRED. CUMBERLAND.

JOHN J. VICKERS, écuyer,
Express du Nord, Toronto.

No. 4.

EXPRESS DU NORD DE VICKERS,
Bureau principal,
Toronto, H.-C., le 23 mars 1865.

Cher monsieur,

Ci-jointe copie d'une lettre de M. Beatty, à la date du 10 mai 1860, indiquant les conditions auxquelles s'est fait le service de l'Express du Nord, depuis 1857 jusqu'à ce jour.

Aussi, un état des paiements, depuis 1857 à 1864, signé par moi.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé,) JOHN J. VICKERS.

FRED. CUMBERLAND, écr.,
Chemin de fer du Nord.

(Incluse No. 2.) L'EXPRESS DU NORD DE VICKER'S,
En compte avec
 LE CHEMIN DE FER DU NORD, CANADA.

ETAT des sommes payées pour le service de l'Express par le chemin de fer du Nord, Canada, de 1854 à 1864 (ces deux années incluses), ainsi que les commissions payées pour le service des stations.

Date.		*Montant chargé par frets.		Commissions pour service de stations		Montant total.			
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
1857	Fret d'Epress, etc.,	12	mois.	1834	78	614	00	2448	78
1858	do	do	do	1276	35	584	00	1860	35
1859	do	do	do	1209	68	568	00	1777	68
1860	do	do	do	1493	54	587	00	2080	54
1861	do	do	do	1664	63	602	00	2266	63
1862	do	do	do	1511	29	586	00	2097	29
1863	do	do	do	1708	92	610	00	2318	92
1864	do	do	do	1608	99	598	00	2206	99
Total pour huit ans.....								\$17,057	18
Moyenne par année.....								\$2,132	15

*Les sommes inscrites dans cette colonne comprennent les sommes payées pour le transport des employés de l'Epress à raison de \$25 par mois pour chacun d'eux.

JOHN C. VICKERS,
 Gérant (Express du Nord).

FRED. CUMBERLAND,
 Directeur-Gérant N. R. C.

Toronto, 23 mars 1865.

(Suit l'affidavit expédié par M. Moberly et mentionné dans les minute du 25 mars et la lettre de M. Cumberland du 24 mars.)

COMTÉ DE FRONTENAC. } Moi, Joseph Curran Morrisson, un des juges de la cour
 SAVOIR : } du banc de la Reine, Haut-Canada, fais serment et dis :

Que j'ai été président du chemin de fer du Nord depuis le quatorze décembre 1852 jusqu'au vingt-cinq juin 1862—qu'à l'ouverture de la ligne le tarif postal était de cent dix piastres par mille, d'après les livres de la compagnie—que le département des postes ayant refusé de payer ce tarif, comme président de la compagnie, je protestai, par-devant les officiers du dit département, que je n'acceptais point un tarif moindre—que, fréquemment, durant plusieurs années j'ai réitéré cette protestation—que je donnai instruction au trésorier de la compagnie de ne recevoir que comme à-comptes les sommes qui pourraient être payées par le gouvernement et d'exiger du gouvernement le tarif de cent dix dollars par mille—que je ne saurais dire si mes protestations ont été adressées par écrit au gouvernement ou au département des postes sans faire des recherches à Toronto, et qu'au moment où je donne cet affidavit je suis en tournée de circuit.

JOS. C. MORRISSON,

Assermenté devant moi en la cité de Kingston,
 Ce 23 mars 1865.

HENRY SMITH,
 Commissaire, B. R., comté de Frontenac.

M. Griffin est examiné de nouveau.

PAR LE PRÉSIDENT :—

838. A quel tarif le chemin de fer du Nord a-t-il été payé pour service postal depuis l'arrêt en conseil de septembre 1858 ?

Au tarif prescrit par cet arrêt, depuis le 1er janvier 1859, toutes réclamations ont été réglées jusqu'au mois de janvier 1859.

839. Depuis janvier 1859, la compagnie du chemin de fer du Nord a-t-elle protesté, en forme ou autrement, contre l'insuffisance des paiements ?

Non, que je sache, jusqu'à l'époque où la question du service postal a été remise à l'étude par le prédécesseur du maître-général des postes actuel. Les comptes de la compagnie ont été présentés et payés tous les trois mois à raison de \$30 par mille.

PAR M. CUMBERLAND :—

840. Ne savez-vous pas que dans la demande d'aide adressée par la compagnie du chemin de fer du Nord à la Législature, en 1859, un des motifs principaux mis en avant par la compagnie, était l'insuffisance de la subvention postale ?

C'est possible, mais je n'ai jamais lu cette demande non plus que vos rapports.

841. Notre compagnie a-t-elle jamais été consultée par votre département sur la question du service postal avant l'époque où M. Mowat nous demanda notre opinion ?

Oui, les représentants de votre compagnie ont souvent été consultés.

842. Voulez-vous nommer les représentants ?

L'honorable M. Morrisson, par exemple.

843. Approuvait-il le tarif de \$30 par mille et par année ?

Je ne saurais le dire.

844. Le service des vapeurs n'est-il pas moins coûteux que celui des voies ferrées et, alors, est-il juste d'accorder aux vapeurs des tarifs plus élevés qu'aux chemins de fer ?

Le prix accordé aux vapeurs dépend de la concurrence qu'ils ont. Les compagnies de vapeurs demandent aussi cher qu'elles peuvent.

845. Mais le service des compagnies de chemin de fer étant obligatoire, vous leur accordez ce que bon vous semble ?

La loi protège les compagnies contre un pareil abus.

W. H. GRIFFIN.



RAPPORT

SUR

L'EXPLORATION PRÉLIMINAIRE

DU

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

FAITE EN VERTU D'INSTRUCTIONS DU GOUVERNEMENT
CANADIEN EN L'ANNÉE 1864.

Par SANDFORD FLEMING,
INGENIEUR CIVIL.

.....
IMPRIME PAR ORDRE DE L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE.
.....



QUEBEC:

IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE STE. URSULE.

1865.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGES.
Lettre présentant rapport.....	5
Liste des plans et profils soumis.....	6 et 7
Instruction et correspondance préliminaire.....	8
Rapport.....	12
Le personnel des ingénieurs.....	12
Divisions principales de l'exploration.....	13
La division de la Nouvelle-Ecosse.....	14
Ligne No. 1.....	14
Ligne No. 2.....	14
Ligne No. 3.....	14
Ligne No. 4.....	15
Tableau des pentes.....	15
Distances des différentes lignes.....	16
Lignes Nos. 5 et 6.....	17
Estimés des quantités.....	18
Division du Nouveau-Brunswick et du Canada.....	19
Ligne à vol d'oiseau.....	20
Ligne centrale explorée.....	24
De la Rivière-du-Loup à la rivière des Trois-Pistoles.....	24
De la rivière des Trois-Pistoles aux fourches de la rivière Verte.....	25
Des fourches de la rivière Verte à la Ristigouche.....	27
De la Ristigouche à la Tobique.....	28
De la Tobique au plateau de la Keswick.....	29
Du plateau de la Keswick à la Petite Rivière.....	30
De la Petite-Rivière à Coal Creek.....	32
De Coal Creek à Apohaqui.....	33
Nature des pentes sur toute la ligne.....	34
Les quantités approximatives sur toute la ligne.....	36
Exploration de la Métapédiac.....	36
Nature des pentes.....	39
Courbures.....	40
Quantités approximatives.....	40
Plan de niveau.....	41
Caractère du pays au double point de vue de la colonisation et de l'agriculture.....	41
District central.....	42
District Métapédiac.....	43
Les diverses routes projetées.....	43
Les routes de la frontière.....	44
Ligne No. 1.....	44
Ligne No. 2.....	45
Ligne No. 3.....	46
Les routes centrales.....	46
Ligne No. 4.....	46
Ligne No. 5.....	47
Ligne No. 6.....	47
Ligne No. 7.....	48
Ligne No. 8.....	48
Ligne No. 9.....	49
Ligne No. 10.....	49
Ligne No. 11.....	50
Ligne No. 12.....	51
Route de la Baie-des-Chaleurs.....	51
Ligne No. 13.....	51
Ligne No. 14.....	52
Ligne No. 15.....	52
Tableau comparé des distances entre la Rivière-du-Loup, St. Jean et Halifax.....	54
Eloignement de la frontière.....	56

Valeur des différentes routes pour le commerce.....	56
Trafic local.....	57
Trafic de long parcours ou direct.....	58
Transport direct des voyageurs.....	59
Havre du Grand Shippigan.....	60
Distance avec Liverpool.....	61
do avec Québec.....	61
do avec Montréal.....	61
do avec Toronto.....	61
do avec Buffalo.....	61
do avec Détroit.....	61
do avec Chicago.....	61
do avec Albany.....	61
do avec New-York.....	62
do avec St. Jean, Nouveau-Brunswick.....	62
Difficultés de climat.....	63
Effets de la gelée.....	64
Fortes bordées de neige.....	65
Estimation du coût probable de l'entreprise.....	66
Les travaux de génie.....	67
Les droits de passage et les clôtures.....	67
L'abattis.....	68
Les maisons des employés.....	68
Le télégraphe.....	68
Les ponts et le nivellement.....	69
La superstructure.....	70
Les stations.....	70
Le matériel roulant.....	71
Les dépenses contingentes.....	71
Les calculs d'estimation.....	71
Exploration de la division de la Nouvelle-Ecosse.....	72
De la Rivière-du-Loup à Apohaqui.....	72
Division de la Métapédiac.....	72

APPENDICES.

(A)—Ressources agricoles du Nouveau-Brunswick.....	74
“ “ de la province d'après les indications que présente sa structure géologique.....	74
“ “ de la province d'après les indications fournies par l'arpentage et l'examen du sol.....	77
“ productives absolues et comparatives,—professeur Johnston.....	85
(B)—Ressources agricoles du district de Métapédiac,—A. W. Sims.....	87
(C)—Tracé de la frontière, ligne No. 1. Rapport sur une exploration du pays entre la Rivière-du-Loup et Woodstock,—T. S. Rubidge, I. C.....	90
(D)—Tracé de la frontière, ligne No. 2. Correspondance relative au prolongement du chemin de fer St. André et de Woodstock,—Walter M. Buck, I. C.....	95
(E)—Ligne centrale No. 8. Rapport sur une exploration du village de Boiestown jusqu'aux Hautes Terres de Tobique,—W. H. Tremaine, I. C.....	99
(F)—Observations sur les lignes de communications les plus courtes entre l'Amérique et l'Europe en correspondance avec le chemin de fer Intercolonial projeté....	101
Cartes imprimées pour ce rapport—	
Carte générale du pays entre Québec et Halifax, indiquant les diversés routes projetées.	
Carte indiquant la position géographique relative des Iles Britanniques de l'Amérique Britannique, avec les plus courts trajets sur l'Océan Atlantique; se rattachant à l'appendice F.	

[TRADUCTION.]

MONTRÉAL, 9 février 1865.

A l'honorable WM. McDOUGALL,
Secrétaire Provincial, Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploration préliminaire du territoire à travers lequel on se propose de faire passer le chemin de fer projeté entre les provinces du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

En conduisant cette exploration ou étude, j'ai examiné les routes qui ont été antérieurement proposées par le chemin de fer projeté, ainsi que quelques autres qui m'ont paru dignes d'attention.

Je me suis surtout appliqué à rechercher les meilleurs moyens de surmonter ou d'éviter les obstacles qui avaient été regardés comme graves ou insurmontables.

J'ai cherché à faire cette étude en y apportant la plus stricte économie compatible avec son efficacité, et j'ai terminé l'ouvrage la plus tôt qu'il m'a été possible, avec les moyens placés à ma disposition.

Dans les pages qui vont suivre, je décrirai la qualité des terres du pays exploré et les ressources qu'elles offrent à la culture et à la colonisation, autant que me le permettent les renseignements que j'ai pu obtenir. Je ferai aussi quelques remarques sur l'influence que le climat peut exercer sur les différentes routes.

Je ferai aussi rapport, bien qu'imparfaitement, je le crains, sur les avantages comparatifs des différentes routes au point de vue commercial.

Je décrirai encore la position qu'occupent les différentes routes projetées relativement à la frontière des Etats-Unis.

Les estimations du coût probable seront basées sur des calculs faits de manière à obtenir l'efficacité, la stabilité et la permanence, tout en ayant égard à une économie convenable dans les dépenses.

Ci-joint se trouve une liste des plans et profils des différentes lignes étudiées et des explorations qui ont été faites, réduites à des échelles convenables ainsi que d'autres documents qui se rattachent à l'exploration.

J'espère que les renseignements que j'ai l'honneur de soumettre permettront au gouvernement de juger de la possibilité d'exécution, du coût probable et des mérites respectifs des différents tracés de cette communication intercoloniale projetée.

Les gouvernements des provinces maritimes m'ont fourni toutes les facilités possibles dans l'accomplissement de mes devoirs, et j'ai les plus grandes obligations à plusieurs des principaux citoyens du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, pour l'aide généreuse qu'ils m'ont donnée et les renseignements précieux qu'ils m'ont fournis.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SANDFORD FLEMING.

LISTE DES PLANS ET PROFILS SOUMIS.

1. Plan de la ligne explorée des Trois-Pistoles à la rivière au Senellier. Longueur de la ligne, 38 milles. Echelle, 500 pieds au pouce.
2. Profil approximatif de la ligne des Trois-Pistoles à la rivière au Senellier. Echelle horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
3. Plan de la ligne explorée de la rivière au Senellier aux fourches de la rivière Verte. Longueur de la ligne, 45 milles. Echelle, 500 pieds au pouce.
4. Profil approximatif de la ligne de la rivière au Senellier aux fourches de la rivière Verte. Echelle, horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
5. Plan de la ligne explorée des fourches de la rivière Verte à la Ristigouche. Longueur de la ligne, 32 milles. Echelle, 500 pieds au pouce.
6. Profil approximatif de la ligne des fourches de la rivière Verte à la Ristigouche. Echelle, horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
7. Plan de la ligne explorée de la Ristigouche à la Tobique. Longueur de la ligne, 45 milles. Echelle, 50 pieds au pouce.
8. Profil approximatif de la ligne de la Ristigouche à la Tobique. Echelle, horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
9. Plan de la ligne explorée de la Tobique aux fourches de la Miramichi. Longueur de la ligne, 37 milles. Echelle, 500 pieds au pouce.
10. Profil approximatif de la ligne de la Tobique aux fourches de la Miramichi. Echelle, horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
11. Plan de la ligne explorée des fourches de la Miramichi au plateau de la Keswick. Longueur de la ligne, 55 milles. Echelle, 500 pieds au pouce.
12. Profil approximatif de la ligne des fourches de la Miramichi au plateau de la Keswick. Echelle, horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
13. Plan de la ligne explorée du plateau de la Keswick à la Petite Rivière. Longueur de la ligne, 61 milles. Echelle, 500 pieds au pouce.
14. Profil approximatif de la ligne du plateau de Keswick à la Petite Rivière. Echelle, horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
15. Plan de la ligne explorée de la Petite Rivière au Coal Creek. Longueur de la ligne, 26 milles. Echelle, 500 pieds au pouce.
16. Profil approximatif de la ligne de la Petite Rivière au Coal Creek. Echelle, horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
17. Plan de la ligne explorée du Coal Creek à Apohaqui. Longueur de la ligne, 32 milles. Echelle, 500 pieds au pouce.
18. Profil approximatif de la ligne du Coal Creek à Apohaqui. Echelle, horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
19. Plan de la ligne explorée de Parsboro à Truro. Longueur de la ligne, 60 milles. Echelle, 50 pieds au pouce.
20. Profil approximatif de la ligne de Parsboro à Truro. Echelle, horizontale, 500 pieds, verticale, 50 pieds au pouce.
21. Plan de la ligne explorée de la rivière Métis chez Pierre Brochu. Longueur de la ligne, 30 milles. Echelle, 200 pieds au pouce.
22. Profil approximatif de la ligne de la rivière Métis chez Pierre Brochu. Echelle, horizontale, 200 pieds, verticale, 30 pieds au pouce.
23. Plan de la ligne explorée de chez Pierre Brochu au lac Métapédia, aux environs des Fourches. Longueur, 30 milles. Echelle, 200 pieds au pouce.
24. Profil approximatif de la ligne de chez Pierre Brochu au lac Métapédia, aux environs des Fourches. Echelle, horizontale, 200 pieds, verticale, 30 pieds au pouce.
25. Plan de la ligne explorée du troisième mille en bas des fourches de la Matépédia à la Ristigouche. Longueur de la ligne, 32 milles. Echelle, 200 pieds au pouce.

26. Profil approximatif de la ligne du troisième mille en bas des fourches de la Métépédia à la Ristigouche. Echelle, horizontale, 200 pieds, verticale, 30 pieds au pouce.

27. Profil de la ligne explorée des environs de Moncton à Tantramar Marsh, près Sackville, par M. Loyd, distance, 30 milles. Echelle, horizontale, 400 pieds, verticale, 60 pieds au pouce.

28. Plan de l'exploration d'une ligne alternative entre les rivières Ristigouche et Tobique. Echelle, un mille au pouce.

29. Plan des explorations dans les districts montagneux aux sources des rivières Rimouski, Kedgwick, Verte, au Senellier, Turadi et Tolédi, avec élévations barométriques. Echelle, un mille au pouce.

30. Carte générale du pays entre Québec et Halifax, montrant les lignes explorées et projetées. Echelle, 8 milles au pouce.

31. Carte indiquant la position géographiques relative des Iles Britanniques et de l'Amérique Britannique, et les routes les plus courtes entre l'Europe et l'Amérique.

32. Plan de la ligne explorée en 1864, de St. Jean, Nouveau-Brunswick, à Fredericton, par M. Burpee. Longueur, 65 milles.

33. Profil de la ligne explorée en 1864, de St. Jean, Nouveau-Brunswick à Fredericton et à la jonction St. André, par H. Burpee.

34. Profil approximatif de la ligne de la Rivière-du-Loup à la rivière des Trois-Pistoles, d'après l'exploration de M. Rubidge en 1858. Longueur, 24½ milles. Echelle, horizontale, 400 pieds, verticale, 40 pieds au pouce.

35. Plan de la ligne qui passe par les mines d'Acadie depuis Truro jusque chez Rufus Black, sur la rivière Philippe. Longueur, 41 milles. Echelle, 5 chaînes au pouce. Tracé de M. Beattie, 1864.

26. Profil de la ligne qui passe par les mines d'Acadie. Longueur, 41 milles. Echelle, horizontale, 6 chaînes, verticale, 50 pieds au pouce.

INSTRUCTIONS

De l'honorable Secrétaire Provincial du Canada à Sandford Fleming, I. C.

SECRETARIAT,

Québec, 11 mars 1864.

MONSIEUR,—Je vous inclus les instructions par écrit que le gouvernement du Canada vous donne pour vous guider dans l'exploration que vous avez été chargé de faire de la route du chemin de fer intercolonial projeté, instructions dont la substance vous avait déjà été communiquée de vive voix avant votre départ de Québec, afin de hâter le plus possible le commencement de vos travaux.

1° Vous êtes chargé par le gouvernement du Canada de commencer sur-le-champ une exploration et étude du territoire que devra traverser la ligne du chemin de fer projeté entre cette province et celles du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

2° Cette exploration et cette étude ont pour but de mettre le gouvernement du Canada en état de se former une opinion sur la possibilité et le coût de l'entreprise en question, afin qu'il puisse juger en connaissance de cause de la convenance qu'il y a pour lui de s'engager dans un tel projet.

3° Les renseignements que vous recueillerez seront également à la disposition des autres gouvernements intéressés.

4° Dans l'étude générale que vous ferez du pays, vous examinerez les routes que l'on a déjà eues en vue pour le même objet et tout autre qui vous paraîtra mériter votre attention.

5° Vous tiendrez surtout compte des obstacles qui pourraient rendre la route plus coûteuse, et des moyens les plus propres à les surmonter ou à les éviter en s'écartant de la ligne droite.

6° Vous noterez la distance de la route qui pourra vous sembler la plus convenable entre la frontière des Etats-Unis et différents points de la dite route.

7° Vous prendrez pour base de vos calculs dans le coût approximatif de l'entreprise l'économie en même temps que la bonne exécution des travaux.

8° Les mêmes considérations devront vous guider dans votre exploration.

9° Vous ferez en sorte de bien vous entendre avec les personnes qui vous seront adjointes par les autres provinces et le gouvernement impérial.

10° Il est à désirer que votre exploration soit terminée le plus tôt possible.

11° Vous ferez, de temps à autre, rapport des progrès de votre exploration au secrétaire-provincial.

J'ai, etc.,

(Signé,)

A. J. FERGUSSON BLAIR,

Secrétaire.

SANDFORD FLEMING, écr.,

Ingénieur civil, Fredericton, N.-B.

Lettre de Sandford Fleming à l'honorable Secrétaire Provincial du Canada.

HALIFAX, 25 avril 1864.

A l'honorable

Secrétaire Provincial du Canada.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de recevoir, le 21 mars dernier, à Boiestown, dans le Nouveau-Brunswick, des instructions écrites, datées de Québec le 11 mars, au sujet de

l'exploration du chemin de fer intercolonial projeté,—exploration que j'avais commencée sur des ordres généraux et donnés de vive voix.

Je suis chargé par ces instructions de faire une exploration et étude du territoire que devra traverser la ligne du chemin de fer projeté entre cette province et celles du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, afin de pouvoir asseoir une opinion sur la possibilité de l'entreprise et le coût probable de la ligne ou des lignes qui paraîtront préférables, et leur distance de la frontière des Etats-Unis. En même temps, je dois faire de temps à autre rapport des progrès de l'exploration.

J'ai l'honneur aujourd'hui de faire rapport que j'ai pris une connaissance générale d'une grande partie du pays situé entre cet endroit et le terminus actuel de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc à la Rivière-du-Loup; que j'ai fait des explorations depuis le St. Laurent jusqu'à la source des eaux de la rivière Ristigouche, depuis la rivière Tobique jusqu'à la rivière Miramichi, près de Boiestown, et depuis cette dernière rivière jusqu'à la ligne du chemin de fer construit entre St. Jean et Shédiac.

Ces explorations ne sont pas encore assez avancées pour me permettre de faire rapport sur le résultat final.

J'ai acheté et dirigé vers l'intérieur du pays une grande quantité de provisions de bouche destinées aux partis d'explorateurs qui doivent opérer dans le cours de cet été; j'ai fait mettre ces provisions en sûreté sur la hauteur des terres entre le St. Laurent et la Ristigouche, et à la portée des explorateurs.

Je me suis efforcé de tirer tout le parti possible de la saison d'hiver, et me propose de pousser maintenant les travaux avec vigueur, afin de pouvoir les terminer, suivant le désir exprimé dans mes instructions, le plus tôt possible. Dans ce dessein, je suis occupé en ce moment à organiser des partis d'exploration pour m'aider dans l'exécution de l'importante mission qui m'a été confiée. Tous ces partis vont bientôt se rendre sur le théâtre de leurs travaux; c'est pourquoi j'aurai à demander qu'il me soit fait un envoi de fonds pour défrayer les dépenses courantes et acheter les choses nécessaires à ces expéditions.

Je constate avec plaisir que les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse m'ont fourni tous les renseignements en leur pouvoir et donné toutes les facilités de m'acquitter de ma mission jusqu'ici. Le dernier de ces gouvernements m'a prié d'agir comme son ingénieur, exprimant ainsi le désir d'agir de concert avec le gouvernement canadien pour compléter la grande ligne de communication par voie ferrée entre les deux provinces.

Je vais retourner incontinent au Nouveau-Brunswick, où je resterai peu de temps, après quoi je reviendrai en Canada afin de compléter les arrangements nécessaires pour pousser activement les travaux pendant l'été.

Je profite de cette lettre pour vous mander que je recevrai beaucoup plus tôt les communications dont vous voudrez bien m'honorer au sujet de l'exploration en les adressant à "Québec."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) SANDFORD FLEMING.

Lettre de Sandford Fleming à l'honorable Secrétaire Provincial du Canada.

QUÉBEC, 5 mai 1864.

A l'honorable Secrétaire Provincial du Canada.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de vous adresser une lettre datée d'Halifax, le 25 avril dernier, au sujet de l'exploration du chemin de fer intercolonial, dans laquelle je vous fais rapport des progrès accomplis et vous fais part de mes démarches actuelles pour exécuter l'exploration conformément à vos instructions.

J'ai aujourd'hui l'honneur de vous informer que je suis arrivé ce matin du Nouveau-Brunswick, et que je suis activement occupé à compléter les arrangements nécessaires pour mettre sur pied le plus tôt possible un nombre suffisant de partis d'exploration.

J'aurai besoin pour l'exécution de l'exploration, telle que projetée en ce moment, de pas moins de \$3,000 par mois ; et ce serait une grande facilité de plus si je pouvais être autorisé à tirer ce montant sur les succursales des banques dans les provinces d'en bas, où les dépenses doivent surtout se faire.

Cette proportion de dépenses pour l'année courante ne sera pas suffisante, il est vrai, pour faire des explorations et des plans complets, mais j'ai tout lieu de croire qu'ils suffiront à mettre le gouvernement en état de se former une idée de la possibilité de l'entreprise projetée et du coût comparatif des diverses routes dont il est question.

J'ai encouru jusqu'ici des dépenses qui s'élèvent à un chiffre de \$2,900, en sus de ce qui a été payé par le gouvernement pour l'achat des approvisionnements, et pour leur transport aux lieux où l'on doit s'en servir. Je ne connais pas le chiffre de cette dernière dépense, mais il est probable que l'exploration coûte jusqu'ici pas moins de \$6,000, ce qui laisse une balance de \$4,000 sur le crédit voté pour ce service l'année dernière.

Il suit des dépenses projetées qu'il sera nécessaire d'ouvrir un autre crédit de \$20,000 pour l'exercice de l'année courante.

Je prends la liberté de demander qu'il soit placé des fonds suffisants à ma disposition pour défrayer les dépenses courantes du service dont j'ai l'honneur d'être chargé, et je serai heureux de fournir en tout temps l'état des dépenses accompagné des pièces justificatives.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre très-obéissant serviteur,
 (Signé,) SANDFORD FLEMING.

Lettre de l'honorable Secrétaire Provincial du Canada à Sandford Fleming.

SECRETARIAT,
 Québec, 6 mai 1864.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée d'Halifax, le 25 ultimo, et de celle datée de Québec le 5 courant, au sujet de l'exploration de la ligne projetée du chemin de fer intercolonial.

Sachant que les membres du gouvernement sont extrêmement désireux de voir l'exploration dont vous êtes chargé poussée avec vigueur, et afin de les mettre en possession, aussi promptement que possible, des importants renseignements qui doivent en résulter, je serai très-heureux si vous pouvez me mettre en état, lorsque je soumettrai vos lettres à leur considération, de leur communiquer votre opinion sur l'époque où l'exploration sera terminée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre très-obéissant serviteur,
 (Signé,) JOHN SIMPSON,
 Secrétaire.

Sandford Fleming, écr.,
 Québec.

Lettre de Sandford Fleming à l'honorable Secrétaire Provincial du Canada.

QUÉBEC, 6 mai 1864.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui dans laquelle vous me témoignez le désir d'avoir mon opinion sur la date de l'achèvement de l'exploration du chemin de fer projeté.

Les instructions, en date du 11 mars, que j'eus l'honneur de recevoir et sur lesquelles je me guide me semblent signifier que l'on a eu en vue ce que l'on peut appeler une *exploration préliminaire*, et que je dois être prêt à faire mon rapport aussitôt que possible sur les diverses routes proposées, afin de donner une idée assez juste de la possibilité et du coût de chacune, de la nature des difficultés que l'on aurait à vaincre, du caractère du pays qu'elles traversent et de leur situation relativement à la frontière des États-Unis,

Pour arriver à ce résultat, je me propose de donner surtout mon attention aux obstacles présentés par chaque route, et plus spécialement à cette partie de la route centrale située entre la Miramichi et la limite du Canada. Je ferai à cet endroit, ainsi qu'aux lieux ci-dessus désignés, les explorations suffisantes pour me convaincre de la possibilité ou non de l'établissement de la ligne, de même que des frais approximatifs que nécessitera l'enlèvement de ces obstacles. Il suffira d'un examen général là où le pays est uni et où la ligne peut facilement se construire.

Je crois qu'une exploration de ce genre pourra être terminée dans le cours de cette année moyennant une somme un peu plus élevée que celle que j'ai eu l'honneur d'indiquer dans ma lettre d'hier. Dans le cas où le gouvernement désirerait une exploration plus exacte et plus complète, il va de soi que les frais seront nécessairement beaucoup plus élevés.

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

(Signé,) SANDFORD FLEMING.

A l'honorable J. SIMPSON
Secrétaire Provincial, Québec.

Lettre et nouvelles instructions de l'honorable Secrétaire Provincial du Canada à Sandford Fleming.

SECRETARIAT,
Québec, 7 mai 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée d'hier, laquelle, ainsi que vos précédentes sur le même sujet du chemin de fer intercolonial, ont été prises en considération par le Conseil Exécutif.

Je suis chargé de vous informer qu'en sus des sujets indiqués dans votre lettre d'hier, comme étant ceux sur lesquels vous vous proposez de diriger votre attention dans le cours de l'exploration, vous fassiez rapport aussi fidèlement et aussi clairement que possible sur ceux qui suivent, savoir :

- 1° Les avantages comparatifs des diverses routes embrassées dans votre exploration au point de vue commercial.
- 2° La qualité du sol des diverses routes et de leur aptitude à la colonisation et à l'agriculture.
- 3° L'influence que le climat pourrait exercer sur les diverses routes.

Vous pourrez, en vous présentant chez le ministre des finances, faire tous les arrangements nécessaires au sujet des fonds dont vous aurez besoin.

Je vous serai obligé de me transmettre de temps à autre des renseignements sur les progrès de l'exploration.

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

(Signé,) JOHN SIMPSON,
Secrétaire.

SANDFORD FLEMING, écr.,
Québec.

RAPPORT.

L'exploration préliminaire de 1864, conduite par moi conformément aux instructions et à la correspondance qui précèdent, est maintenant terminée, et il ne me reste plus qu'à faire rapport des résultats obtenus.

Le principal objet de l'exploration était de permettre au gouvernement de juger des mérites comparatifs des différentes routes qui ont été proposées, ainsi que de toute autre route qui paraîtrait digne d'attention et praticable, pour la construction d'un chemin de fer devant unir les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick au Canada.

Il existe déjà un chemin de fer depuis Halifax, capitale de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Truro au nord, de 61 milles de longueur; et le réseau des chemins de fer canadiens s'étend jusqu'à la Rivière-du-Loup. La partie du chemin de fer intercolonial projeté qui reste à construire se trouve donc entre Truro et la Rivière-du-Loup.

La distance de Truro à la Rivière-du-Loup, en droite ligne, est d'environ 360 milles, et la largeur du pays à travers lequel passent les différentes routes proposées pour ce chemin de fer, n'a pas moins de 100 milles en moyenne, dont une grande partie est encore couverte d'une épaisse forêt vierge. Il est donc évident que, dans un champ aussi vaste et d'un accès aussi difficile, l'on ne peut guère s'attendre à ce que pleine et entière justice soit rendue à une étude de cette importance après une seule et courte saison de travail.

Néanmoins, le gouvernement désirant vivement être mis en possession, le plus tôt possible, des renseignements qui résulteraient de l'exploration, j'ai donc pris des mesures pour pousser énergiquement l'ouvrage et mettre mes instructions à exécution autant qu'a pu le permettre le court espace de temps écoulé depuis le commencement de l'exploration.

L'hiver de 1863-64 était déjà commencé avant que je ne fusse tout-à-fait autorisé à entreprendre cette importante mission.

Je commençai par faire une reconnaissance du pays dans les limites du tracé, au moins autant que je pouvais le faire en voyageant rapidement sur les chemins qui étaient ouverts, et sur les rivières praticables à cette saison de l'année. En même temps, je fis des explorations barométriques à travers les hautes terres de la Tobique en partant de Boiestown vers le nord, ainsi que sur le plateau d'épanchement qui se trouve entre la Ristigouche et le St. Laurent.

Une grande quantité de provisions fut aussi expédiée sur la neige et déposée à un endroit commode dans l'intérieur du pays, pour l'usage ultérieur des partis d'exploration.

Ces dispositions préliminaires nécessaires furent terminées à la fin de l'hiver, et immédiatement après, quatre partis d'exploration furent organisés, et furent prêts à prendre les bois aussitôt que la neige serait disparue, ou lorsque les circonstances le permettraient, pour continuer à travailler simultanément durant la saison jusqu'à la fin de l'exploration.

LE PERSONNEL DES INGÉNIEURS.

Je choisis, pour m'aider dans cette exploration, des personnes déjà avantagement connues, et qui depuis, ont prouvé qu'elles étaient parfaitement propres à l'accomplissement des devoirs qui leur ont été assignés.

Un ingénieur expérimenté fut placé à la tête de chaque parti d'exploration, avec instruction de mettre mes plans à exécution et de conduire les aides et les hommes placés sous lui.

Chaque parti d'exploration fut composé, outre l'ingénieur, d'un nombre d'aides suffisants pour tirer les niveaux, arpenter et faire les observations barométriques, ainsi que d'un nombre suffisant de *bâcheurs* et de porteurs.

A part les hommes immédiatement attachés aux partis d'exploration, des Sauvages et autres furent engagés pour aider à explorer et aussi pour transporter des provisions dans les districts boisés dans le cours de l'exploration.

Le premier parti, confié à Walter Lawson, écr., I. C., quitta Québec le 25 mai, et se rendit immédiatement aux montagnes où la Rimouski, la Kedgwick (tributaire de la Ristigouche), la rivière Verte (tributaire de St. Jean), la Tolédi et autres rivières prennent leurs sources.

Le second parti, à la tête duquel avait été placé Tom. S. Rubidge, écr., I. C., quitta Québec le 28 de mai, et se rendit, par le chemin de Témiscouata, Petites Chûtes, sur la rivière St. Jean, et de là par la Grande Rivière et le Portage Wagan à la rivière Ristigouche. Ce parti commença ses opérations en remontant la rivière Gounamitz, pour la reconnaître à partir de son confluent avec la Ristigouche.

Le troisième parti, que j'accompagnai, partit de Québec le 31 mai, par le steamer provincial *Lady Head*, pour Dalhousie. Samuel Hazlewood, écr., I. C., fut placé à la tête de ce parti, et il commença par faire un relevé exact de la rivière Métapédia, depuis la Ristigouche en remontant.

David Stark, écr., I. C., fut chargé du quatrième parti; il partit de Québec le 14 de juin, par le *Lady Head*, pour la Nouvelle-Ecosse. Il commença l'exploration dans cette province en traçant une ligne à travers un défilé de la chaîne des montagnes de Cobequid, précédemment découvert au nord de Parsboro, et il continua ensuite l'exploration dans la direction de Truro.

Peu de temps après leur départ de Québec, ces différents partis furent activement employés sur le terrain, et pendant toute la saison il fut employé près de cent personnes en tout aux travaux de l'exploration. Ce personnel continua de travailler dans les bois presque sans changement et sans interruption jusqu'à la fin de novembre.

Plusieurs espèces de mouches nous incommodèrent plus que d'ordinaire durant la première partie de la saison. Les partis engagés dans la section nord du pays en souffrirent beaucoup.

Depuis la fin des opérations actives sur le terrain, le personnel des ingénieurs a été activement employé à réduire l'exploration sur papier.

DIVISION PRINCIPALES DE L'EXPLORATION.

Une ligne à vol d'oiseau tirée entre Truro, point de connexion le plus rapproché avec le chemin de la Nouvelle-Ecosse qui conduit à Halifax, et la Rivière-du-Loup, extrémité Est du réseau de chemin de fer canadiens actuellement existants, aurait environ 360 milles de longueur, et traverserait le bassin de Cumberland et la passe du Petit-Codiac, qui sont tous deux des prolongements navigables de la baie de Fundy. Ces eaux ne peuvent être traversées en ligne droite, et par conséquent, pour les éviter, il faut se tenir à une certaine distance à l'est, au moins aussi loin que la pointe connue sous le nom de "le Coude du Petit-Codiac." De cette pointe, une ligne droite tirée jusqu'à Truro passe en deçà du bassin de Cumberland.

Entre les eaux de marée de la baie de Fundy, au Coude du Petit-Codiac, et les eaux du golfe St. Laurent au havre de Shédiac, la distance n'est que d'environ 13 milles, et tout chemin de fer entre la terre ferme et la péninsule de la Nouvelle-Ecosse doit nécessairement passer dans les limites de cet isthme étroit. La considération de toute la question de tracé se divise donc naturellement en deux divisions principales par la conformation du pays dont il est ici question. Un chemin de fer est construit à travers l'isthme, de Shédiac à Moncton, petite ville située au "Coude," et se prolonge à l'ouest jusqu'à St. Jean, Nouveau-Brunswick; et comme une partie de ce chemin de fer forme une section de quelques-uns des tracés du chemin de fer intercolonial projeté, il semble convenable d'en faire la ligne de séparation entre les deux divisions de l'exploration, d'après lesquelles je me propose d'étudier le sujet. Le sud du chemin de fer du Nouveau-Brunswick sera donc appelé dans les pages suivantes, la "Division de la Nouvelle-Ecosse," et le nord de ce chemin de fer sera appelé la "Division du Nouveau-Brunswick et du Canada."

LA DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Le principal obstacle qui se rencontre sur cette division de l'exploration, est une chaîne de hautes terres connues sous le nom de Montagnes de Cobequid, situées immédiatement au nord de Truro. Cette chaîne remarquable paraît diviser la baie de Fundy en deux grandes fourches, dont la plus septentrionale a une cinquantaine de milles de longueur, et se termine au bassin de Cumberland, à la tête duquel se trouve la ville d'Amherst; la plus méridionale n'a pas moins de quatre-vingt milles de longueur, depuis le cap Chignecto jusqu'à la tête du Bassin des Mines à Truro.

Les montagnes de Cobequid varient en élévation de 800 à 1000 pieds au-dessus de la mer, et s'étendent presque franc est et ouest de Truro sur une longueur totale de près de 100 milles, avec une largeur d'environ dix ou douze milles en moyenne. Moncton est presque au nord-ouest de Truro, et par conséquent la direction générale de la route du chemin de fer traverse la chaîne des Cobequid obliquement.

Au nord des montagnes de Cobequid, la surface du pays est comparativement unie; elle est irrégulière et accidentée, mais il ne s'y trouve aucune difficulté d'une nature extraordinaire.

Il a été exploré quatre lignes, à différentes époques, allant de Truro vers le Nouveau-Brunswick. En commençant par la plus orientale, elles peuvent être brièvement décrites dans l'ordre suivant :—

Ligne No. 1. En partant de Truro, cette ligne court à l'est le long de la vallée de la rivière au Saumon, en suivant le tracé d'un chemin de fer maintenant en construction jusqu'à Pictou et se continue jusqu'à un endroit appelé Wall's Mill, à une dizaine de milles de Truro; de là, elle tourne au nord et traverse la chaîne des Cobequid dans les environs d'Earlton, à une élévation de 506 pieds au-dessus de la mer; puis descendant au niveau général, elle court à l'ouest de Tatmagouche, Wallace et Pugwash, généralement sur une ligne parallèle à la côte du golfe, jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick à la baie Verte; de là, en se prolongeant au nord, cette ligne devait croiser le chemin de fer de St. Jean à Shédiac, près de ce dernier endroit. Cette ligne fut explorée vers l'année 1853, par M. James Beatty pour des entrepreneurs anglais. Je pense qu'on la trouva généralement favorable, avec des déclivités, excepté sur le versant nord, n'excédant pas 53 pieds au mille, et des courbes minimum d'un demi mille de rayon.

Ligne No. 2. Cette ligne part de Truro dans une direction nord-ouest et monte le versant sud de la chaîne des Cobequid jusqu'à ce qu'elle atteigne la rivière Folly, qu'elle suit jusqu'au sommet du plateau au lac Folly, à une élévation de 600 pieds au-dessus de la marée haute. Le lac Folly est situé dans une passe à travers les hautes terres dans lesquelles les rivières Folly et Wallace prennent leur source,—la première coulant au sud et la seconde au nord.

La descente de ces deux rivières est très-rapide et exige de grands travaux et de fortes pentes, ces dernières variant de 60 pieds par mille pendant environ six milles en remontant au nord, à 66 ou 70 pieds par mille en descendant de l'autre côté. Quelques difficultés moins importantes se rencontrent au nord de la chaîne principale, mais après que l'on a traversé la rivière Philippe le pays est légèrement onduleux, et la ligne est rectiligne avec des pentes favorables.

Cette ligne a été explorée sous la direction de feu le major Robinson en 1847, et décrite dans le rapport du capitaine Henderson.

Les lignes Nos. 1 et 2 sont au nord de la baie Verte.

Ligne No. 3. Cette ligne suit la même direction générale que la ligne No. 2 jusqu'à ce qu'elle atteigne la rivière Folly, mais au lieu de tourner au nord et de traverser la Passe Folly, elle continue à monter le versant sud des terres hautes jusqu'à un cours d'eau appelé la rivière du Grand Village. Après avoir traversé un bras de cette rivière au moyen d'un viaduc dispendieux, la ligne touche à la grande vallée près des mines d'Acadie, et se continue le long de la rive Est sur une rampe ascendante jusqu'au niveau du sommet au lac Sutherland, à 24 milles de Truro et à 700 pieds au-dessus de la mer. La plus forte rampe entre Truro et le sommet est d'environ 62 pieds par mille sur $4\frac{1}{2}$ milles, et s'étend depuis les mines d'Acadie en montant.

La descente sur le versant nord est comparativement facile, les pentes n'excédant pas 53 pieds par mille. Après avoir traversé la chaîne des Cobequid, la ligne continue dans

une direction nord-ouest jusqu'à Amherst, Sackville, Dorchester, et de là jusqu'au chemin de fer de St. Jean à Shédiac, à environ six milles à l'est de Moncton. Cette ligne n'a pas été relevée au moyen d'instruments sur une distance de plus de 30 milles, entre Sackville et la rivière Philippe, à 41 milles de Truro, mais le pays est favorable, et l'on n'appréhende aucune difficulté sérieuse. Entre Sackville et Moncton, le seul obstacle de quelque importance est une crête élevée près de Dorchester. Le profil de la ligne explorée indique des déclivités à cet endroit d'environ 80 pieds par mille, mais je suis porté à croire que de nouvelles explorations prouveront qu'il n'est pas nécessaire d'adopter ces fortes inclinations.

La partie de cette ligne, qui s'étend à 41 milles de Truro, a été explorée l'année dernière par Alexander Beattie, écuyer, I. C., pour les propriétaires des mines d'Acadie, et la section comprise entre la frontière provinciale, près d'Amherst, et Moncton, longue d'environ 33 milles, a été explorée l'année dernière par J. E. Boyd, écuyer, I. C., en vertu d'instructions données par le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

Ci-suit un extrait de la longueur totale des déclivités indiquées sur les profils :

De Moncton à la rivière Tantramar.

	Rampe sud.	Rampe nord.
Pentes de moins de 20 pieds au mille	2.9 milles.	3.1 milles.
“ 20 à 30 pieds au mille.....	1.1 “	1.6 “
“ 30 à 40 “ “	1.5 “	0.9 “
“ 40 à 50 “ “	0.7 “	2.5 “
“ 52-8 “ “	0.8 “	2.2 “
“ 79 “ “	2.3 “	0.7 “
Niveau.....	10.1 milles.	
Longueur totale de la section.....	30.3 “	

De Truro à la rivière Philippe.

	Rampe sud.	Rampe nord.
Pentes de moins de 20 pieds au mille.....	1.4 milles.	0.4 milles.
“ 20 à 30 pieds au mille.....	1.5 “	1.4 “
“ 30 à 40 “ “	2.3 “	0.0 “
“ 40 à 50 “ “	0.0 “	1.5 “
“ 52-8 “ “	11.8 “	4.6 “
“ 59 “ “	0.0 “	4.8 “
“ 62 “ “	0.0 “	4.3 “
Niveau.....	7.1 milles.	
Longueur totale de la section	41.1 “	

Ligne No. 4. Il y a, dans une direction presque franc sud d'Amherst, une échancreure ou ouverture dans la chaîne des Cobéquid, qui offre un moyen très favorable de traverser de la tête de la fourche septentrionale de la baie de Fundy au bassin des Mines, à la tête duquel se trouve situé Truro. Un bras de la rivière Macan, qui se jette dans le bassin de Cumberland, près d'Amherst, ainsi que la rivière à la Perdrix, qui se jette dans le bassin des Mines, près de Parsboro, prennent leur source dans cette ouverture. Le sommes d'épanchement entre ces deux cours d'eau a moins de cent pieds au-dessus de la marée haute, et fait croire à des pentes très faciles. Sous tout autre rapport le pays est, sur une distance de 30 ou 40 milles au sud d'Amherst, extrêmement favorable à une ligne de chemin de fer. On peut en dire autant du pays qui s'étend, sur une distance égale, au sud de cette ligne, c'est-à-dire depuis Truro jusqu'à un endroit appelé Economie, le long de la côte du bassin des Mines. À partir d'Economie jusqu'à Parsboro, l'exploration n'a pas été aussi satisfaisante. Deux éperons de la chaîne des Cobequid barrent la route, l'un à une élévation de 350 pieds, et l'autre à 320 pieds au-dessus de la marée haute. Il faut aussi traverser plusieurs ravins profonds, qui exigeraient de très grands travaux sur cette section; et le maximum des pentes qui seraient nécessaires entre Parsboro et Economie, en montant et en descendant, est de 60 pieds par mille,

Le profil approximatif préparé d'après l'exploration faite sous ma direction dans le cours de la dernière saison, depuis le lac Jeffers, à quelques milles de Parsboro, jusqu'à Truro, indique les pentes, dont voici un extrait :

	Rampe sud.	Rampe nord.
Longueur totale des pentes de moins de 20 pieds au mille...	8.5 milles.	5.1 milles.
“ “ 20 à 30 “ ...	6.5 “	4.2 “
“ “ 30 à 40 “ ...	2.2 “	4.7 “
“ “ 40 à 50 “ ...	0.0 “	1.7 “
“ “ 52-8 “ ...	2.2 “	5.0 “
“ “ 60 “ ...	5.1 “	1.9 “
“ du niveau.....	12.9 milles.	
“ de la section.....	60.0 “	

Depuis le lac Jeffers, vers le nord, jusqu'à Amherst et la frontière du Nouveau-Brunswick, le pays est d'un aspect si simple que je n'ai pas jugé nécessaire d'en faire l'exploration. A partir d'Amherst, vers le nord, les lignes Nos. 3 et 4 sont ordinaires. La longueur respective de ces quatre lignes à partir de Truro jusqu'à un point commun à l'est de Moncton, d'après les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir, peut être portée comme suit. —

Ligne No. 1.

Depuis Truro, le long du chemin de fer de Pictou, en construction, jusqu'à Wall's Mill.....	10 milles.
Depuis Wall's Mill jusqu'à l'intersection du chemin de fer du Nouveau-Brunswick près de Shédiac.....	106 “
Depuis l'intersection, près de Shédiac, le long du chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'au point à l'est de Moncton	7 “

Total..... 123 milles.

Dont 17 milles sont déjà construits ou en voie de construction.

Ligne No. 2.

Depuis Truro jusqu'à l'intersection du chemin de fer du Nouveau-Brunswick près de Shédiac.....	103 milles.
Depuis l'intersection, près de Shédiac, le long du chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'au point à l'est de Moncton.....	7 “

Total..... 110 milles.

Ligne No. 3.

Depuis Truro, par les mines d'Acadie et Amherst, jusqu'au point à l'est de Moncton.....	106 milles.
---	-------------

Ligne No. 4.

Depuis Truro, par Parsboro et Amherst, jusqu'au point à l'est de Moncton	125 milles.
--	-------------

L'on peut obtenir une cinquième ligne, en reliant la ligne No. 1, après avoir traversé la rivière Philippe, aux lignes Nos 3 et 4 aux environs d'Amherst, et l'on peut obtenir une sixième ligne en combinant les lignes Nos. 2 et 3, au moyen d'un court embranchement partant de la première près de Tullock's Creek pour aboutir à la dernière près de Salts Spring.

La longueur totale du No. 5 serait d'environ.....	124 milles.
Do do 6 do	111 “

Ces différentes lignes, sous le rapport de la distance, occuperaient la position suivante :

No. 1.—123 milles, Truro au point à l'est de Moncton, par Shédiac.	
No. 2.—110 milles,	do par Shédiac,
No. 3.—106 milles,	do
No. 4.—125 milles,	do
No. 5.—124 milles,	do
No. 6.—111 milles,	do

La plus grande longueur du terrain de niveau ou de pentes faciles se trouve sur la ligne No. 4, tandis que le moindre maximum des déclivités se trouve sur les lignes Nos. 1 et 5. Sous ce rapport, la ligne No. 3 paraît la plus favorable ensuite ; mais en faisant une comparaison entre ces différents tracés, il devient nécessaire d'écarter les fortes déclivités communes aux lignes Nos. 3, 4, 5 et 6, près de Dorchester.

Les obstacles qui se présentent ici peuvent certainement être surmontés au moyen de déclivités plus faciles, soit par un surcroît de dépenses ou de longueur, auquel il sera amplement pourvu dans le cahier des charges. Il paraît que les lignes Nos. 2 et 6, qui traversent les montagnes de Cobequid par la passe Folly, sont les moins favorables sous le rapport des pentes.

Les lignes Nos. 1 et 2 desserviraient mieux le trafic local qui se concentre maintenant entre les villages de Tatmagouche, Wallace, Pugwash et à la baie Verte, sur la côte du golfe.

La ligne No. 3 desservirait Amherst, Dorchester et Sackville. La ligne No. 4, outre qu'elle desservirait ces endroits, servirait aussi Parsboro et les différents villages qui bordent la rive nord du bassin des Mines.

La ligne No. 5 servirait également, avec le No. 1, Tatmagouche, Wallace et Pugwash, tandis qu'elle passerait en même temps à Amherst, Dorchester et Sackville.

La ligne No. 6, tout en traversant Amherst, Dorchester et Sackville, desservirait, au même point que le No. 2, la population de la rive du golfe autour de Tatmagouche, Wallace et Pugwash.

Le pays au sud d'Amherst, sur la rivière Mécán et quelques-uns de ses tributaires, abonde en houille, dont les lits sont épais et d'excellente qualité. Ces précieuses houillères seraient accessibles par les lignes Nos. 3, 4 et 6.

La chaîne des Cobequid est riche en minerai de fer de la meilleure qualité ; il est maintenant fabriqué sur le versant sud des montagnes à l'établissement de la compagnie des fers de l'Acadie (*Acadian Iron Company*.) On en exporte chaque année des quantités considérables de fer en Angleterre, où il est converti en acier, pour lequel il est admirablement adapté par ses qualités. L'on croit que des manufactures de fer de toutes sortes seraient établies et se multiplieraient considérablement dans cette section, si l'on créait des moyens convenables de mettre le charbon et le fer en rapports. La ligne No. 3 atteindrait ce but, de même que la ligne No. 6, bien que cette dernière ne serait pas d'un aussi grand service pour l'établissement actuel de la compagnie des mines d'Acadie, maintenant en opération sur la rivière du Grand Village.

En récapitulant ce qui précède, il semblerait que, à part la question de la distance et des pentes, une route centrale, tout en ouvrant les districts qui contiennent la houille et le fer, desservirait en même temps la population générale du pays aussi bien que toute autre ligne spécialement tracée dans ce seul but et sans égard au développement des précieuses ressources minérales de ce district.

Bien que les explorations qui ont été faites démontrent que les routes centrales dont il est question sont les plus courtes, elles en possèdent pas le même avantage sous le rapport des pentes. Cependant, je suis convaincu que de nouvelles explorations auraient pour résultat de modifier et de considérablement améliorer l'une ou l'autre de ces lignes, ou de découvrir, au moins en partie, une nouvelle ligne qui, tout en possédant tous les avantages réclamés pour l'une ou l'autre des lignes centrales, aurait de plus celui d'avoir des pentes et des courbes plus favorables partout, entre Truro et Moncton. Il ne serait pas sage de calculer que l'on peut avoir une meilleure route centrale, sans accroître jusqu'à un certain point le coût et la distance. Je porterai donc, dans l'estimation, la distance de Truro au point d'intersection avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, à l'est de Moncton, comme étant de 109 milles,—ce qui est à peu près une moyenne entre la longueur des lignes Nos. 6 et 3,—allouant ainsi amplement pour l'amélioration des déclivités à Dorchester, ainsi que pour la montée du sommet des Cobequid, si l'on adoptait finalement le tracé général de la ligne No. 3.

Entre Moncton et Truro, à l'exception des districts miniers qui sont encore en forêt pour la plupart, une grande partie du pays est établie, et l'on y trouve parfois des terres cultivées de la plus riche apparence.

TRAVAUX D'ART.

Je vais maintenant donner un calcul des quantités des principaux ouvrages qui seront

nécessaires pour terminer les ponts et le nivellement des sections explorées l'été dernier. Ces quantités forment la base sur laquelle j'établirai l'estimation du coût du chemin de fer lorsque j'en viendrai à cette partie de mon sujet; elles sont calculées sur les profils des lignes qui ont été faits d'après les renseignements obtenus par les explorations; mais comme les profils ne sont qu'approximatifs, au moins dans certains cas, l'on ne doit pas s'attendre à une grande exactitude. Il a été préparé des tableaux indiquant la quantité d'ouvrage à faire par mille, dont ce qui suit est un sommaire :

Depuis le point d'intersection avec le chemin de fer actuel, à l'est de Moncton, jusqu'à la rivière Tantrammar, près de Sackville, longueur de la ligne explorée, 30 milles.

1. Excavation ordinaire.....	1,683,854 verges c.
2. Proportion présumée d'excavation du roc.....	114,146 "
Excavation totale.....	1,198,000 "
3. Maçonnerie des viaducs.....	10,771 verges c.
4. Do ponts.....	2,132 "
5. Poids des ponts en fer battu.....	435 ton'x.

De Truro au bras est de la rivière Philippe, près de chez Rufus Black, par voie des mines d'Acadie, longueur de cette section telle qu'explorée, 41 13,100 milles.

1. Excavation ordinaire.....	1,945,000 verges cubes.
2. Proportion présumée d'excavation du roc.....	586,000 "
	2,531,000 verges c.
3. Maçonnerie des viaducs.....	27,023 "
4. Do ponts.....	13,272 "
5. Poids des ponts en fer battu.....	876 ton'x.

Entre la rivière Tantrammar, où se termine la première section ci-dessus mentionnée, et chez Rufus Black, sur la rivière Philippe, où commence la seconde section, il n'a pas été fait de relevé à l'instrument, et en conséquence, il n'y a pas de données certaines d'après lesquelles les quantités exactes d'ouvrages peuvent être calculées. L'on croit, cependant, que l'estimation suivante, faite après un rapide examen de cette section intermédiaire donnera, lorsqu'elle sera ajoutée aux quantités ci-dessus, une idée assez exacte de l'ouvrage qu'il y aura à faire sur toute la ligne entre Moncton et Truro.

1. Excavation ordinaire.....	895,000 verges cubes.
2. Proportion présumée d'excavation du roc.....	7,000 "
	901,000 verges c.
3. Maçonnerie des viaducs.....	12,000 "
4. Do ponts.....	7,650 "
5. Poids des ponts en fer battu.....	436 ton'x.

En additionnant ensemble les quantités ci-dessus, nous aurons les quantités totales des principaux ouvrages nécessaires pour terminer le pontage et le nivellement de toute la ligne comprise dans la division de la Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire, de Moncton à Truro, comme suit :

1. Excavation ordinaire.....	3,922,854 verges cubes.
2. Proportion présumée d'excavation du roc.....	707,146 "
Excavation totale.....	4,630,000 verges c.
3. Maçonnerie des viaducs.....	49,794 "
4. Do ponts.....	23,054 "
5. Poids des ponts en fer battu.....	1,747 ton'x.

Les quantités sur la ligne par voie de Parsboro (No. 4) ont été calculées de la même manière, et ont donné les résultats suivants :

1. Excavation ordinaire.....	4,765,954 verges cubes.
2. Proportion présumée d'excavation du roc.....	388,146 "
Excavation totale.....	5,154,100 verges c.
3. Maçonnerie des viaducs.....	44,634 "
4. Do ponts.....	30,702 "
5. Poids des ponts en fer battu.....	1,877 ton'x.

En calculant la quantité des terrassements, les tranchées ont toujours été estimées à 30 pieds de largeur au niveau de formation, les tranchées latérales à 24 pieds, et les remblais à 18 pieds de largeur; les différents travaux d'art seront d'une nature solide et permanente, et ils sont portés soit comme ouvrages souterrains en pierre, soit comme ponts en fer battu avec culées et piliers en pierre, et l'on croit que les quantités données ici sont amplement suffisantes.

Le coût probable de cette division de l'entreprise sera pris en considération en même temps que celui de toute la ligne.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DU CANADA.

Deux chemins de fer sont déjà construits et en exploitation dans les limites de la province du Nouveau-Brunswick. L'un, appelé chemin de fer du Nouveau-Brunswick au Canada, commence à la ville de St. André, sur la baie de Passamaquoddy, à l'extrême angle sud-ouest de la province, et s'étend dans une direction septentrionale, parallèlement et à peu de distance de la frontière de l'Etat du Maine, sur une distance de près de quatre-vingt-dix milles, jusqu'à un endroit appelé la Station de Richmond, à quatre ou cinq milles à l'ouest de la ville de Woodstock.

L'autre ligne en exploitation est appelée "chemin de fer Européen et de l'Amérique du Nord." Elle commence à la ville de St. Jean, sur la rive nord de la baie de Fundy, et s'étend sur une distance d'environ 105 milles, dans une direction nord-est, jusqu'à Shédiac, sur le golfe St. Laurent. En étudiant la question d'une communication internationale, deux points de cette ligne de chemin de fer sont d'une grande importance: l'un est la ville de St. Jean, qui, bien qu'elle ne soit pas la capitale politique, est le centre commercial du Nouveau-Brunswick; et l'autre est Moncton, qui commande toute route de terre possible, non seulement du Canada et du Nouveau-Brunswick, mais aussi des Etats-Unis à la Nouvelle-Ecosse et à sa capitale, Halifax.

St. Jean, tout en étant le grand centre commercial du Nouveau-Brunswick, n'est cependant pas le seul endroit important. Il y a d'autres villes, comme Fredericton, qui est le siège du gouvernement, Woodstock et autres endroits dans la partie ouest de la province; et Chatham, Bathurst, Dalhousie et Campbelltown sur la côte du golfe. Toutes ces villes possèdent une certaine somme de trafic local qu'il ne faut pas oublier de desservir. Cependant, il est malheureusement de fait qu'une ligne construite de la Rivière-du-Loup à Moncton par la côte, tout en desservant mieux les intérêts d'Halifax et de la population de la partie Est du Nouveau-Brunswick, ne le ferait qu'aux dépens de St. Jean et des autres parties de l'ouest.

L'on verra aussi qu'une ligne directe à St. Jean desservirait cette ville et les autres villes et établissements de l'ouest, tandis que ceux de la côte du golfe seraient nécessairement négligés.

Je ne parle de ceci qu'afin de faire voir que le choix d'un tracé de chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick est entouré, dès l'abord, de difficultés locales. La colonisation de la province a tout naturellement suivi les rivières navigables, au sud par la baie de Fundy et ses entrées, à l'est par la côte et les baies du golfe St. Laurent, à l'ouest par la rivière St. Jean, qui s'étend et qui est navigable jusqu'à un certain point, presque jusqu'à l'extrême angle nord-ouest de la province. En conséquence, l'on peut dire que le Nouveau-Brunswick n'est encore peuplé que sur ses contours. Il y a une immense étendue de terre inoccupée à l'intérieur, non pas parce que le sol est moins bon qu'ailleurs pour la culture, mais parce qu'il a été jusqu'ici et est encore inaccessible.*

Bien que j'ai principalement à m'occuper des questions de génie qui se rattachent à ce sujet, ces considérations ne peuvent être passées sous silence en m'occupant des questions indiquées dans mes instructions, parce qu'à l'égard du trafic du chemin de fer projeté, la question de la route à choisir se trouve naturellement et avec raison influencée par la somme des affaires actuelles et en perspective du pays traversé.

* "Un parallélogramme borné au sud-est par une ligne tirée de Fredericton à Chatham, au nord-est par une ligne tirée de Chatham à Métis, au sud-ouest par une ligne tirée de Fredericton à la Rivière-du-Loup, et au nord-ouest par les établissements qui bordent le fleuve St. Laurent, environ 90 milles en largeur, par environ 120 milles de longueur, et enclavant près de 18,000 milles carrés, est sans habitants et sans chemins."

Une ligne à vol d'oiseau tirée de la ville de St. Jean à la Rivière-du-Loup, a environ 250 milles de longueur ; mais elle entre dans l'Etat du Maine d'au moins 25 milles. La plus courte ligne qui puisse être tirée sur le territoire anglais a environ cinq milles de plus en longueur, et s'étend directement de St. Jean à l'angle nord-est du Maine, près des Grandes-Chûtes ; de là, elle suit la frontière pendant une trentaine de milles, et traverse ensuite le pays tout droit des Petites-Chûtes à la Rivière-du-Loup.

Une ligne à vol d'oiseau, tirée de Moncton à la Rivière-du-Loup, passe entièrement sur le territoire anglais, bien que près des Petites-Chûtes, elle vienne à deux ou trois milles de la frontière américaine,—et elle a 200 milles de longueur.

On peut donc regarder, la position relative de ces trois points c'est-à-dire la Rivière-du-Loup, Moncton et St. Jean, comme formant les angles d'un triangle isocèle, dont la base est le chemin de fer actuel de St. Jean à Moncton, long de 90 milles, et dont les côtés ont de 255 à 260 milles de longueur.

La construction d'un chemin de fer sur l'une de ces lignes directes est impraticable, car chacune d'elles offrent des difficultés qui rendent nécessaire une déviation considérable de la ligne droite, et même si elle était praticable, la construction d'un chemin de fer intercolonial sur l'une ou l'autre de ces lignes, qui touchent à la frontière américaine, est regardée par les autorités militaires, et pour des raisons militaires, comme sujette à de graves objections.

En cherchant à éviter la grande objection militaire contre toute ligne se rapprochant trop près de la frontière américaine, on augmente malheureusement les difficultés du génie ; car en cherchant une ligne suffisamment éloigné de la frontière, à moins d'aller de suite de l'autre côté de la province, et d'en accroître par là considérablement la longueur, on se trouve poussé dans une section du pays caractérisée par de grandes irrégularités de surface et d'un accès difficile.

En traitant de ce sujet dans son ensemble, on ne peut néanmoins perdre de vue les considérations militaires, et bien qu'il soit difficile d'apprendre exactement qu'elle serait la moindre distance de la frontière qui satisferait les autorités militaires, il est impossible de ne pas parler de cette question.

Je ne prendrai pas sur moi d'exprimer une opinion sur la meilleure position militaire pour le chemin de fer, ni même d'examiner la question de la route au point de vue purement militaire ; mais, en l'absence d'instructions ou suggestions spéciales sur ce point, j'ai dû chercher quelque règle pour me guider, au commencement et dans le cours de l'exploration. Pendant un certain nombre de milles à l'ouest de la Rivière-du-Loup, le chemin de fer Grand Tronc passe à peine à 30 milles de la frontière nord-ouest de l'Etat du Maine. Ceci est au moins un précédent au point de vue militaire, et peut servir à établir le minimum de la distance permise entre le chemin de fer projeté et l'angle nord-est du même Etat. J'ai donc marqué cette distance, sur la carte générale du pays qui accompagne ce rapport, entre la frontière et certains points sur la rivière des Trois-Pistoles, la rivière Verte, la Ristigouche et la Tobique. Les lignes qui relient ces points et qui sont prolongées directement jusqu'à St. Jean d'un côté et jusqu'à Moncton de l'autre, peuvent, simplement pour les distinguer des autres lignes, être appelées les "lignes militaires à vol d'oiseau."

Ces "lignes militaire à vol d'oiseau" ne doivent pas à se rapprocher de la frontière américaine sur aucun point, plus que le chemin de Grand Tronc ne s'en rapproche entre la Rivière-du-Loup et Québec.

Ces lignes, reliant la Rivière-du-Loup à St. Jean, mesurent environ 273 milles, et la Rivière-du-Loup à Moncton, environ 265 milles.

Tout en appréciant la valeur des lignes qui, pour des raisons commerciales ou de génie, peuvent se rapprocher ou toucher la frontière américaine d'un côté du Nouveau-Brunswick, ou la côte du golfe de l'autre, j'ai pensé que les autorités militaires n'auraient aucune objection formelle à la construction du chemin de fer projeté sur ou près des lignes en dernier lieu mentionnées.

J'avais donc l'intention, dès le commencement de l'exploration, de découvrir au moins une route praticable pour le chemin de fer, qui, sans accroître inutilement la distance, se conformerait autant que possible à la règle de conduite dont j'ai parlé.

Une partie du pays sur l'une ou l'autre de ces "lignes militaires à vol d'oiseau" tout en faisant voir que la construction d'un chemin de fer précisément sur ces lignes est

tout à fait impossible, indiquera et démontrera en même temps les accidents de terrain qui caractérisent une très grande partie du territoire compris dans l'exploration.

En commençant à la Rivière-du-Loup et en suivant la ligne tracée à la distance prescrite de la frontière du Maine jusqu'à la ville de St. Jean, l'on trouve qu'en traversant les crêtes montagneuses qui séparent le St. Laurent de la Ristigouche, non-seulement on atteint un maximum d'élévation de près de 2000 pieds au-dessus du niveau de la mer, mais la surface traversée est aussi très accidentée. L'on rencontre partout des crêtes moins importantes qui traversent toutes la ligne à angles droits, et qui atteignent des élévations qui varient probablement de 1000 à 2000 pieds au-dessus de la mer, et qui sont séparées par des ravins profonds au fond desquels il y a des cours d'eau, comme le lac Témiscouata, la rivière Tolédi, les lacs Squatook, à part les bras de la rivière Verte. Plusieurs de ces nappes ou cours d'eau n'ont pas plus de 500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La distance de la Rivière-du-Loup, par la ligne à vol d'oiseau, à l'endroit où elle traverse la rivière Ristigouche, est de près de 100 milles; et cette dernière rivière, au point d'intersection, est à environ 450 pieds au-dessus de la mer. La grande crête se poursuit à l'est entre le St. Laurent au nord et la Ristigouche et la Baie des Chaleurs au sud, jusqu'à ce qu'elle se termine dans la péninsule de Gaspé. Il faut qu'elle soit traversée à quelque endroit par toute ligne de chemin de fer destinée à relier les provinces maritimes au Canada, mais la section que je décris maintenant la traverse peut-être dans l'une de ses directions les moins favorables.

Continuant de la Ristigouche à la Tobique, au sud,—distance d'environ 35 milles,—la ligne traverse un renflement de terrain considérable et irrégulier courant de l'est à l'ouest et atteignant une élévation, à son sommet, qui varie de 1000 à 1200 pieds au-dessus de la mer. La ligne traverse la Tobique à environ 500 pieds au-dessus du même niveau. En partant de la rivière Tobique et continuant au sud, il lui faut traverser une troisième crête. Elle est connue sous le nom de Montagnes de Tobique, et s'étend à l'est de la rivière St. Jean à un district très épais de l'intérieur du Nouveau-Brunswick, où la Tobique, l'Upsalquitch, la Népisiguit, et quelques tributaires de la Miramichi prennent leur source. Sur la ligne à vol d'oiseau de St. Jean, cette crête sépare la Tobique de la grande rivière Miramichi, et est en ligne directe d'environ 45 milles de largeur. La hauteur des terres traversées n'a probablement pas moins de 1500 ou 1700 pieds. La hauteur de la rivière Miramichi, à la traverse, est probablement de cent pieds de plus que celle de la Tobique.

Au sud de la Miramichi, sur la même ligne continuée, le terrain s'élève encore à une hauteur considérable et est entrecoupé de profondes vallées de rivières. La ligne passe à l'est de Fredericton, à environ huit milles, et traverse la rivière St. Jean à une douzaine de milles en bas de cette ville. En se continuant, elle traverse la rivière une seconde fois, ainsi qu'une longue, large et profonde extension de la rivière St. Jean, appelée la baie de Kennebeckasis, outre une bonne partie du terrain accidenté, qui se trouve au nord de la ville de St. Jean.

La (soi-disant) ligne militaire à vol d'oiseau de la Rivière-du-Loup à Moncton, passe sur un terrain, au nord de la Miramichi, qui ressemble assez à la ligne de St. Jean ci-dessus décrite. Le pays entre la Miramichi et Moncton est d'une nature beaucoup plus simple, et sur cette section il n'existe aucune difficulté insurmontable.

Connaissant toute l'importance d'une route de chemin de fer favorable dans la direction générale de la ligne militaire à vol d'oiseau, dont je viens de parler, je décidai de faire tous mes efforts pour en découvrir une, bien que je doive confesser que l'esquisse ci-dessus des principaux aspects du pays, et les extraits suivants du rapport et de la correspondance du Major Robinson, en date de 1848 et 1849, donnassent la chose comme extrêmement douteuse.

“ Le quatrième obstacle se trouve dans cette grande chaîne de montagnes qui occupe presque toute l'étendue des terres qui se trouvent dans le centre du Nouveau-Brunswick, depuis la rivière Miramichi au Nord jusqu'à la Ristigouche. Quelques-unes de ces montagnes s'élèvent à plus de deux mille pieds.

“ La rivière Tobique les traverse et forme une vallée profonde qu'on ne peut traverser qu'en ligne droite et augmente ainsi la difficulté de les passer.

“ Le point le moins élevé qui domine sur la rivière Tobique, à l'endroit où il faudra que le chemin de fer passe, se trouve à 1,216 pieds au-dessus du niveau de la mer; vient ensuite une descente de 796 pieds en dix-huit milles, vers la rivière et le sommet des

hauteurs qui sont de l'autre côté, entre les eaux de la Tobique et de la Restigouche, est de 920 pieds au-dessus du niveau de la mer, ou à une élévation de 500 pieds au-dessus du point où l'on traverse la Tobique. Les grandes hauteurs qu'il s'agit de traverser forment un obstacle sérieux à l'adoption de cette route."

* * * * *

"Le cinquième et dernier obstacle qui se présente et qu'on ne saurait éviter par aucune des routes, est la rangée de montagnes qui suivent une ligne très-irrégulière dans toute la longueur du fleuve St. Laurent, tout en ne s'en éloignant en moyenne que d'environ vingt milles. Elles occupent, par leurs pics et leurs branches, une grande partie de l'espace qui se trouve entre le fleuve St. Laurent et la rivière Ristigouche. Les rochers et couches qui composent ces montagnes sont de même caractère et de même nature que celle des montagnes de Tobique. Le sommet des montagnes est aussi élevé dans une chaîne que dans l'autre.

"Les explorateurs n'ont pu trouver, dans cette chaîne de montagnes, une seule ligne qui pût rejoindre la ligne droite du Nouveau-Brunswick; mais ils ont réussi à continuer la route de l'est ou de la Baie des Chaleurs, grâce à la rencontre heureuse de la vallée de la Métapédiac.

"La ligne essayée infructueusement est celle qui traverse de la rivière des Trois-Pistoles par les sources de la rivière Verte, et en descendant la Psendyon quelques-uns des cours d'eau qui, dans cette partie, se jettent dans la Ristigouche."

* * * * *

"Depuis Boiestown, l'on suivit la direction générale et établit des niveaux jusqu'à la rivière Tobique, mais le pays était si désavantageux qu'il fallut constamment chercher de nouvelles directions.

"Depuis la Tobique jusqu'au partage Wagon, on a essayé une ligne tout-à-fait différente.

"Les résultats des observations et des sections que l'on fit prouvent que cette ligne était tout-à-fait impraticable pour un chemin de fer.

"Pendant que l'on explorait cette ligne, un autre parti explorait les vallées de l'Upsulquitch et ses tributaires, depuis Newcastle sur la rivière Miramichi, jusqu'à Crystal Brook sur la Nipisiguit et jusqu'à la rivière Ristigouche.

"Le pays, vers les hautes eaux de Nipisiguit et dans toutes les vallées de l'Upsulquitch, est montagneux, irrégulier et absolument impraticable.

"Le résultat des travaux de cette saison a fait voir que la meilleure, si non la seule route qui pouvait être praticable, serait celle du nord-ouest de Miramichi jusqu'à Bathurst, et de là en suivant la Baie des Chaleurs."

* * * * *

"Un grand parti s'est occupé à chercher une ligne de communication depuis la rivière des Trois-Pistoles, sur le St. Laurent, jusqu'à la rivière Ristigouche, afin de rejoindre le parti du Nouveau-Brunswick. L'hiver le surprit dans les hautes terres, à la source des eaux de la rivière Verte.

"Les lignes ponctuées sur le plan général No. 1, indiquent ses travaux.

"On a essayé une ligne en remontant la vallée de l'Abersquash, mais elle a abouti à un cul-de-sac.

"Il n'y a pas eu moyen d'en sortir.

"On a tiré une autre ligne depuis les Trois-Pistoles jusqu'au Lac-des-Isles et le lac de l'Aigle; et par la branche du milieu de la rivière Turadi, on atteignit à la branche nord-ouest et à la source des eaux de la rivière Verte.

"Mais on ne put parvenir à ce point que par une vallée ou ravine étroite de quatre milles de longueur

"On y fit une section au théodolite, et l'on trouva qu'il y avait une inclinaison de un sur quarante-neuf, et pour cela il fallait faire des tranchées profondes d'un côté, et des terrassements de l'autre.

"Pour le moment, il n'est point à propos d'examiner si cette circonstance peut faire rejeter toute une ligne, parce qu'après avoir atteint les Fourches, aux sources de la grande rivière Verte, on ne put en sortir, cette ligne, comme la première, finissant par un cul-de-sac."

* * * * *

“ De grands partis d'exploration ont été ainsi employés, à des frais considérables, pendant deux saisons sur cette ligne centrale et directe à travers le Nouveau-Brunswick.

“ A en juger par les résultats de nos travaux, par ceux des autres, et par les difficultés naturelles du pays tel que décrites, je ne pense pas qu'aucune autre exploration aurait beaucoup plus de succès.”

L'exploration entreprise en raquettes, au commencement de l'année dernière, de Boiestown sur la Miramichi, à la rivière Tobique au nord (ainsi que les renseignements provenant d'autres sources), a eu un résultat assez satisfaisant pour que l'on n'appréhende aucun obstacle d'une nature insurmontable dans ce quartier.

L'exploration entreprise de la même manière entre le St. Laurent et la Ristigouche durant l'hiver de 1863-64, bien qu'elle ait ajouté aux renseignements déjà obtenus, a été infructueuse à l'égard de son objet principal; en conséquence, la probabilité de trouver un passage praticable pour le chemin de fer, entre ces deux cours d'eau, a été plutôt diminuée qu'accrue par la nouvelle connaissance du pays ainsi obtenue.

Il fut donc jugé de la plus grande importance de faire soigneusement explorer cette section, avant de commencer l'étude du chemin de fer sur aucune autre partie d'une route centrale directe. Dès que ce point vital serait parfaitement compris, il serait alors très facile de décider si l'on devrait continuer ou abandonner l'exploration à l'intérieur.

De vigoureuses mesures étaient nécessaires pour régler la question de la possibilité d'exécution dans ce district, sous le plus court délai possible. Je concentrai donc les efforts de deux partis d'exploration fournis d'hommes habiles et choisis pour arriver à la solution de cette difficulté.

L'un des partis commença l'exploration à la Ristigouche, en suivant la vallée de la Gounamitz, et cherchant à découvrir un passage dans la vallée de la rivière Verte, près de sa source sud-est.

L'autre parti commença à Rimouski, dans le but de trouver un passage praticable de la vallée de la rivière Rimouski, par ses bras sud-est, à la vallée de la Kedgwick, et de là, si le premier parti échouait, à la rivière Ristigouche.

Ces deux tentatives furent couronnées de succès.

Ayant ainsi le choix des routes à travers la hauteur des terres qui forment le plateau d'épanchement nord du bassin de la Grande Ristigouche, et ne pouvant, à cause du peu de moyens placés à ma disposition, les suivre toutes, il devint nécessaire de faire un choix. Je décidai donc à regret d'abandonner l'exploration de Rimouski à la Kedgwick, et de continuer celle de la Gounamitz à la rivière Verte, cette dernière route paraissant la plus directe et en même temps suffisamment éloignée de la frontière. En arrivant à cette décision, les deux partis furent placés sur la route de la Gounamitz.

Pendant que ces explorations se poursuivaient, deux autres partis également habiles étaient engagés, l'un dans la Nouvelle-Ecosse, entre Moncton et Truro, et l'autre à faire une nouvelle exploration de cette partie de la ligne qui passe dans la vallée de la Métapédiac, regardée comme étant la plus difficile et la plus coûteuse de la route recommandé par le Major Robinson. Je parlerai plus loin de la nature et des résultats de cette dernière exploration.

Aussitôt que le parti occupé dans la Nouvelle-Ecosse eut terminé tout ce que je me croyais justifiable de faire dans cette province, je le dirigeai immédiatement vers le Nouveau-Brunswick, et là je l'employai à continuer la ligne qui partait de la vallée de la Gounamitz.

Désireux d'avoir une exploration par instruments non interrompue, entre le St. Laurent et la ligne de chemin de fer qui va de St. Jean à Moncton, avant que la saison ne fût écoulée et les fonds épuisés, je dirigeai le parti de la Métapédiac, au commencement d'octobre, au sud du Nouveau-Brunswick pour aider à ce travail. Depuis le commencement d'octobre jusqu'à la fin des opérations actives, les quatre partis furent simultanément engagés à travailler sur la même route.

Au commencement de décembre, une ligne continue de niveaux et autres mesurages furent faits depuis les Trois-Pistoles jusqu'à la station d'Apohaqui, à mi-chemin environ de la voie ferrée qui va de St. Jean à Moncton. Ainsi, bien que le but principal de l'exploration fût de constater au-delà de tout doute qu'il n'y avait rien d'impraticable dans la voie, les nouveaux renseignements obtenus, par l'achèvement des mesurages à l'instrument sur cette ligne particulière, sont indubitablement d'une importance très considérable, puis-

qu'ils fournissent des données passablement certaines sur lesquelles on peut baser une estimation approximative du coût probable de la ligne explorée, ainsi que des données collatérales d'une certaine valeur pour l'évaluation du coût des autres lignes possibles, à travers des sections analogues du pays, mais qui n'ont pas encore été examinées aussi minutieusement.

LA LIGNE CENTRALE EXPLORÉE.*

Je vais maintenant donner un aperçu général des aspects physiques et autres de la route centrale ci-dessus mentionnée, en commençant au point de raccordement avec le chemin de fer Grand Tronc, près de la Rivière-du-Loup, et se terminant à la station d'Apohaqui, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

Je trouvai qu'une exploration topographique avait été faite, il y a environ six ans, à propos des travaux du chemin de fer Grand Tronc, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à la rivière des Trois-Pistoles, à l'est, soit une distance de 24 milles. Cette exploration avait été satisfaisante, et je crus en conséquence inutile de la recommencer une seconde fois.

DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP À LA RIVIÈRE DES TROIS-PISTOLES.

Sur cette section, trois rivières importantes sont traversées, savoir: la Rivière-du-Loup, la rivière Verte et la rivière des Trois-Pistoles. Cette dernière exigera un pont très considérable, car la rivière coule dans une gorge de rochers de 160 pieds de profondeur et d'une largeur considérable, même au point le plus favorable. L'on propose de traverser cette rivière et ce ravin sur un viaduc de treize arches, dont l'une aura 100 pieds d'ouverture, et les douze autres 60 pieds. Les ponts des rivières du Loup et Verte auront chacun trois arches de 70 pieds d'ouverture. Le premier aura environ 22 pieds au-dessus de l'eau, et le second 30 pieds.

Le sommaire suivant des incinisations portées sur le profil fera voir qu'elles sont très-favorables sur cette section, bien peu ayant plus de 40 pieds au mille; la plus haute rampe sud est d'environ un demi-mille de longueur, et a 528 pieds au mille, et le maximum des rampes nord-est de 53.5 pieds par mille.

NATURE DES PENTES.	LONGUEUR DES PENTES EN MILLES.	
	Rampe Sud.	Rampe Nord.
Moins de 20 pieds par mille.....	8.4	4.6
" 20 à 30 do	0.4	0.0
" 30 à 40 do	2.5	0.0
" 40 à 50 do	0.9	1.0
" 51.9 à 52.8 do	2.4	0.0
" 53.5 do	0.0	1.4
Niveau.....	3.0 milles.	
Longueur totale de la section.....	24.5 "	

Les quantités des principaux ouvrages que le profil indique comme nécessaires pour faire les ponts et les nivellements d'une manière convenable sur cette section, sont comme suit:

1. Excavation ordinaire.....	484,289 verges cubes.
2. Proportion présumée d'excavation du roc.....	39,635 "
Excavation totale.....	523,924 "
3. Maçonnerie des viaducs.....	4,016 "
4. Maçonnerie des ponts.....	6,961 "
5. Poids du fer des ponts.....	414 ton'x.

(*) Division du Nouveau-Brunswick et du Canada,

DE LA RIVIÈRE DES TROIS-PISTOLES AUX FOURCHES DE LA RIVIÈRE VERTE.

Commençant en amont du confluent de la rivière Abawisquash avec celle des Trois-Pistoles, à une élévation de 497 pieds au-dessus de la marée haute, la ligne suit la vallée de l'Abawisquash, avec des inclinaisons qui ne dépassent pas 50 pieds par mille sur une distance de onze milles et demi; ici, elle passe sur un plateau qui n'a que 690 pieds au-dessus de la mer, dans le bassin du Lac-des-Iles, puis elle descend graduellement du plateau d'épanchement entre l'Albawisquash et le Lac-des-Iles, sur une distance d'environ onze milles, par des pentes remarquablement aisées, qui ont rarement plus de quinze pieds au mille, et atteint la tête du lac de l'Aigle, à 532 pieds au-dessus de la mer. La ligne explorée tourne alors à l'est et monte au lac Wagon, à 30 pieds plus haut et quatre milles de distance du lac de l'Aigle. Elle fait un coude sur un niveau parfait jusqu'à la vallée de la Turadi, tributaire de la rivière Rimouski, et suivant la vallée sur un terrain presque plan, ou avec des pentes de moins de 20 pieds au mille, elle atteint le 37^e mille de la rivière des Trois-Pistoles à une élévation de 515 au-dessus du niveau de la mer.

La ligne entre alors dans la vallée de la rivière au Senellier, et changeant son premier cours pour se diriger vers le sud, elle commence à gravir des rampes, dont les plus fortes ont 52 et 53 pieds au mille, et mesurant ensemble 22 milles de longueur, sur une distance d'environ trois milles. Entre le 44^e et le 45^e mille de la rivière des Trois-Pistoles, la ligne atteint une élévation de 786 pieds, et passe sur un plateau d'épanchement pour arriver à la vallée du bras nord de la Tolédi.

En suivant ce bras de la Tolédi dans une direction générale sud, avec des inclinaisons onduleuses jusqu'au 47^e mille, il faut traverser trois milles de 64 pieds de rampe avant d'atteindre le lac Echo, au 50^e mille, et à une élévation de 985 pieds. Au lac Echo, la ligne tourne plus à l'est, et une montée rapide de 70 pieds au mille sur 32 milles est inévitable.

Du 54^e au 63^e mille, le tracé du chemin de fer passera à quelque distance à l'est de la ligne explorée. Au 56^e mille, elle atteindra le lac du Sommet, à 1,350 pieds au-dessus de la mer, par des rampes n'excédant probablement pas 53 pieds au mille; et du 56^e au 63^e mille, on croit que les inclinaisons seront faciles.

Au 63^e mille, la ligne est à 1,460 pieds au-dessus de la mer, et de ce point elle suit un tributaire de la rivière Rimouski, traverse la frontière du Canada et du Nouveau-Brunswick vers le 65^e mille, et monte ensuite par une rampe de 43 pieds au lac Tiarks, au 67^e mille, point où elle atteint une élévation totale de 1,515 pieds. Ici, la ligne traverse le plateau d'épanchement entre les rivières qui tombent dans le St. Laurent et celles qui se déchargent dans la rivière St. Jean par la rivière Verte.

A partir du plateau du lac Tiarks, la ligne passe sur un niveau presque uni pendant un mille et demi jusqu'à la vallée de la rivière Verte, et descend ensuite par une pente de 59 pieds au mille pendant près de deux milles et demi, atteignant le lac de la rivière Verte entre le 70^e et le 71^e mille. L'élévation de ce lac est de 1,365 pieds au-dessus de la marée.

En partant du lac de la rivière Verte, la ligne suit, dans une direction sud-est, la vallée du bras nord-ouest de la rivière Verte jusqu'aux fourches, au 81^e mille. Sur ces dix milles elle monte graduellement par des rampes de moins de 30 pieds au mille généralement. Aux Fourches, l'élévation est de 1,075 pieds.

Le tableau qui suit est un extrait des déclivités indiquées sur le projet de la ligne explorée sur la section des Trois-Pistoles à la rivière Verte :—

NATURE DES PENTES.	LONGUEUR TOTALE EN MILLES.	
	Rampe Sud.	Rampe Nord.
Pentes de moins de 20 pieds par mille.....	16.5	14.1
“ “ 20 à 30 “	9.5	9.5
“ “ 30 à 40 “	5.1	4.5
“ “ 40 à 50 “	7.0	1.7
“ “ 52.8 “	4.1	0.8
“ “ 59.0 “	0.0	2.4
“ “ 64 “	3.2	0.0
“ “ 70 “	3.2	0.0

Niveau..... 5.0 milles,
 Longueur totale..... 82.7 “

Il n'existe aucune rivière considérable sur la section ci-dessus décrite, et par conséquent les ponts seront comparativement peu importants. Les ponts en fer qu'il faudra construire auront les dimensions générales suivantes :—

	HAUTEUR SUR L'EAU.	NO. D'ARCHES.	LONGUEUR DES ARCHES.
Sur la rivière Abawisquash.....	22 pieds.	1	60 pieds.
“ “ Wagan.....	13 “	1	30 “
“ “ Turadi.....	9 “	1	60 “
“ 1ère traverse de la rivière au Senellier....	47 “	3	40 “
“ 2e “ “ “.....	35 “	3	40 “
“ 3e “ “ “.....	20 “	1	20 “
“ 4e “ “ “.....	20 “	1	20 “
“ 5e “ “ “.....	20 “	1	20 “
“ rivière d'Embarras.....	9 “	1	30 “
“ “ Tolédi.....	10 “	1	30 “
“ “ Verte.....	13 “	1	30 “
“ “ “.....	10 “	1	60 “
“ “ “ 3 traverses.....	13 “	3	60 “

Entre les 19^e et 17^e milles des Trois-Pistoles, la ligne ci-dessus décrite fait un très grand détour à l'est, qui pourrait certainement être évité par une route plus directe, qui raccourcirait la distance d'une vingtaine de milles.

Du lac de la rivière Verte, près du 71^e mille, courant au nord-ouest, une ouverture conduit à travers les hautes terres, à la vallée du bras sud-est de la rivière Tolédi. Le plateau d'épanchement entre la rivière Verte et de la Tolédi, en cet endroit, n'a probablement pas plus de 50 pieds au-dessus du lac de la rivière Verte, et la ligne peut être portée dans la vallée de la Tolédi, sur un plateau d'environ 100 pieds plus bas que celui du lac Tiarks. Après avoir passé ce plateau, il faut suivre la Tolédi, mais cette rivière tombe trop rapidement pour que l'on puisse construire un chemin de fer au fond du ravin avec des pentes convenables. En conséquence, pour pouvoir se servir de cette route, il faudrait descendre graduellement sur le versant de la colline, moyen qui, à cause de la nature du terrain, serait difficile et dispendieux, et, dans tous les cas, il faudra de longues pentes maximum.

C'est pour éviter ces difficultés que l'exploration a été faite par le lac Tiarks. D'après les rapports des Sauvages et des chasseurs, nous avons de bonnes raisons de croire que l'on pourrait trouver une voie comparativement aisée pour arriver à la vallée de l'Abawisquash, sans descendre dans celle de la Tolédi et sans accroître considérablement la distance sur celle de la route directe.

Cette attente ne fut cependant que partiellement réalisée, car bien que la ligne explorée ait des pentes généralement favorables, cependant la longueur occasionnée par le détour à l'Est est beaucoup trop grande, et en conséquence je serais disposé à recommander la route directe par la Tolédi et le lac au Sable. Il faudra faire une longue et soignée exploration de cette section, avant de pouvoir trouver l'emplacement le plus favorable et le moins dispendieux le long de la Tolédi et pour la traverse du lac au Sable au lac de l'Aigle. Les travaux d'art seront aussi considérables et dispendieux ; mais comme on évitera par là la construction de vingt milles de chemin de fer, je suis convaincu que la quantité totale d'ouvrage sur toute la section, depuis les Trois-Pistoles jusqu'à la rivière Verte par la route directe, n'excèdera guère la quantité d'ouvrage qu'il faudrait faire par le détour de la route. En conséquence, j'adopterai, en faisant l'estimation du coût probable, les quantités calculées d'après le profil de la ligne explorée comme étant celles qui sont nécessaires pour construire cette section, et dont ce qui suit est un extrait :—

1. Excavation ordinaire.....	2,391,664 verges cubes.
2. Proportion présumée de l'excavation du roc.....	90,000 “
Excavation totale.....	2,481,664 “
3. Maçonnerie des viaducs.....	18,908 “
4. Maçonnerie des ponts.....	7,565 “
5. Poids du fer des ponts.....	183 ton'x.

A l'exception du gravier de ballast, qui est rare, l'on croit que tous les matériaux de construction peuvent être facilement obtenus sur cette section. La pierre de différentes qualités est abondante. Les traverses devront être faites de la meilleure qualité d'épinette ou de sapin, parce que les autres espèces de bois que l'on emploie ordinairement y sont rares. Quant à la durabilité de l'épinette ou du sapin que l'on trouve dans ce district, je suis convaincu, qu'elle est au moins égale à celle de la pruche, bois que l'on emploie généralement pour les traverses des chemins de fer dans le Haut-Canada. J'ai vu sur la ligne frontière entre le Canada et le Nouveau-Brunswick, dont l'abattis a été fait il y a dix ans, beaucoup d'arbres d'un diamètre suffisant pour des traverses, qui étaient restés sur la terre depuis cette époque, et qui étaient encore sains jusqu'à un certain point.

DES FOURCHES DE LA RIVIÈRE VERTE A LA RISTICOUCHE.

Commençant à l'endroit où termine la dernière section à une élévation 1130 pieds, la ligne se continue au sud-est pendant environ un mille et demi jusqu'à l'embouchure de la rivière aux Loutres (*Otter Branch*) ; elle tourne ensuite au sud et remonte une vallée tortueuse à travers un pays montagneux jusqu'au lac à Larry, qui forme la source de ce bras de la rivière Verte. A quelques centaines de verges du lac à Larry, et auprès du 7^e mille du commencement de cette section, la ligne passe dans l'ouverture la plus favorable que l'on puisse trouver dans les montagnes, et elle atteint ici une élévation totale de 1478 pieds, ayant monté environ 300 pieds dans les sept milles, par des rampes variant de 34 à 70 pieds par mille.

Le plateau du lac à Larry divise les eaux de la rivière Verte de celles qui tombent dans la Ristigouche, et la ligne commence maintenant à descendre un tributaire de cette dernière appelée la Gounamitz.

La descente de la Gounamitz est très rapide, exigeant une pente continue de 70 pieds par mille pendant neuf milles et demi, ce qui est certainement l'une des parties les plus défavorables de toute la ligne explorée, mais inévitable, je le crains. Pour obtenir cette pente, il faudra tracer la ligne sur le versant de la côte, ce qui, par la nature du terrain, peut se faire sans beaucoup de difficulté.

A 16½ milles du commencement de cette section, l'élévation est de 806 pieds, et la ligne continue d'ici à descendre la vallée de la Gounamitz jusqu'à son confluent avec la Ristigouche, près du 32^e mille. Les pentes des 15 derniers milles sont remarquablement faciles, leur moyenne étant de 23 pieds au mille, et aucune ne dépassant 40 pieds. Au bout de cette section, l'élévation de la ligne est de 455 pieds au-dessus du niveau de la marée.

Ci-suit un extrait des pentes indiquées sur le profil :

NATURE DES PENTES.	LONGUEUR TOTALE EN MILLES.	
	Rampe sud.	Rampe nord.
Pentes de moins de 20 pieds par mille.....	0.0	9.0
“ “ 20 à 30 “	0.0	5.3
“ “ 30 à 40 “	1.0	0.8
“ “ 40 à 50 “	2.0	0.0
“ “ 52.8 “	1.0	0.0
“ “ 61 “	1.1	0.0
“ “ 70 “	1.7	9.6
Niveau	0.8 milles.	
Longueur totale.....	32.3 “	

Il ne faudra que trois ponts en fer sur cette section, dont deux seront sur la rivière Gounamitz. Le premier sera d'une arche de 100 pieds, et aura 17 pieds au-dessus de l'eau. Le second aura deux arches de 80 pieds chaque, et de 14 pieds de hauteur. Le troisième pont traversera le bras nord de la Gounamitz, et se composera de deux arches de 40 pieds, et de 26 pieds de hauteur au-dessus des eaux d'été.

La quantité totale des principaux ouvrages de cette section, calculée d'après le profil approximatif, est comme suit :

1. Excavation ordinaire.....	1,752,900	verges cubes.
2. Proportion présumée d'excavation du roc.....	66,800	"
Excavation totale.....		
	1,819,700	"
3. Maçonnerie des viaducs	13,426	"
4. Maçonnerie des ponts.....	1,381	"
5. Poids totale du fer des ponts.....	130	ton'x.

L'on peut obtenir de la pierre propre à la construction dans les environs de la rivière Ristigouche, sur la Gounamitz et sur la rivière Verte. On peut faire des traverses d'épinière grise ou noire, qui est très abondante, tandis que l'on y trouve aussi par fois l'épinière rouge. Le gravier de bonne qualité est partout très abondant sur cette section.

DE LA RISTIGOUCHE A LA TOBIQUE.

Après avoir quitté la vallée de la Gounamitz, la ligne s'avance vers l'est pendant un mille environ, puis elle traverse la rivière Ristigouche à l'endroit où commence cette section. La ligne remonte alors la vallée du ruisseau de Boston, par des rampes qui varient de 59 à 70 pieds au mille, sur cinq milles et demi, au bout desquels elle atteint une élévation de 805 pieds. A cette élévation elle se poursuit au sud sur le même niveau pendant un mille et demi, et descend alors légèrement à un bras du Ruisseau de Jardine. A partir de ce dernier point, la ligne suit un terrain dont les pentes onduleuses sont assez faciles, le long des sources de la Grande Rivière, jusqu'au 13e mille; elle commence alors à monter à travers un magnifique pays de bois franc, dont les pentes sont de 65 pieds par mille jusqu'au milieu du 15e mille, où elle atteint une élévation de 1,074 pieds. La ligne descend ensuite par des pentes favorables jusqu'à la Rivière au Saumon, qu'elle traverse au 23e mille à une élévation de 858 pieds. Au 30e mille, après avoir traversé plusieurs bras du Ruisseau des Cèdres, sur des pentes onduleuses et faciles, elle passe à une élévation de 830 pieds, sur un plateau entre un tributaire de ce cours-d'eau et les Deux Ruisseaux. Elle suit ensuite les Deux Ruisseaux par des pentes dont la plupart ont moins de 40 pieds au mille, jusqu'à la rive nord de la rivière Tobique, qu'elle atteint au 39e mille et à une élévation de 445 pieds au-dessus de la mer, puis, continuant dans une direction sud en suivant la rive nord de la Tobique, sur un terrain presque uni, elle atteint un endroit favorable pour la traverser près de l'embouchure de la Petite Gulquac, où se termine cette section à une distance totale de 45.4 milles de la Ristigouche.

L'extrait suivant fera voir la nature des pentes sur la section ci-dessus décrite :—

NATURE DES PENTES.	LONGUEUR TOTALE EN MILLES.	
	Rampe sud.	Rampe nord.
Pentes de moins de 20 pieds par mille.....	2.0	4.2
" " 20 à 30 "	0.6	2.9
" " 30 à 40 "	1.1	5.9
" " 40 à 50 "	1.6	0.6
" " 50 à 52 "	2.1	2.1
" " 51 "	0.0	1.3
" " 60 "	1.0	5.9
" " 65 "	6.8	0.0
" " 70 "	1.0	0.0

Niveau..... 6.5 milles.

Longueur totale de la section..... 45.4 "

Les ponts qu'il faudra construire sur cette section consistent, premièrement, d'un pont sur la rivière Ristigouche, d'environ 15 pieds de hauteur au-dessus de l'eau, et de cinq arches de 60 pieds chaque; secondement, d'un pont de 25 pieds de hauteur, à deux arches de 60 pieds, sur la rivière au Saumon; troisièmement, d'un pont sur la Tobique de trois arches de 100 pieds chaque, et de 32 pieds au-dessus des eaux d'été. Des viaducs à arcs ou à poutres suffiront pour les autres cours d'eau à traverser.

La quantité d'excavation et autres ouvrages sur cette section a été calculée d'après le profil approximatif, et ce qui suit en est un extrait :

1. Excavation ordinaire.....	2,068,600	verges c.
2. Proportion présumée de l'excavation du roc	456,500	"
Excavation totale.....		2,525,100
3. Maçonnerie des viaducs	13,787	"
4. Maçonnerie des ponts.....	1,469	"
5. Poids du fer des ponts.....	276	ton'x.

L'on peut obtenir de bonne pierre pour la construction des ponts de la Ristigouche et de la Tobique, à peu de distance des endroits où ils seront construits ; l'on peut aussi obtenir sans difficulté des matériaux pour la construction des viaducs sur un espace de dix milles des deux rivières, mais on ne s'est pas assuré si l'on pouvait se procurer de la pierre sur les parties intermédiaires de la ligne. Le sable est abondant, et on croit que l'on peut trouver du gravier tout près de la ligne. On peut avoir des traverses d'épingle rouge ou grise dans le district traversé depuis la Ristigouche jusqu'à la rivière Tobique.

DE LA TOBIQUE AU PLATEAU DE LA KESWICK.

Cette section commence à la rivière Tobique, près de l'embouchure de la petite Gulquac. Ce point a été choisi pour traverser la Tobique dans l'espoir que le parti d'exploration rejoindrait une ligne tirée par le capt. Herderson vers la Miramichi, et économiserait par là du temps et des frais en faisant l'examen d'une partie de cette section. Il n'en résulta aucun avantage, car l'ancienne ligne était tellement effacée en beaucoup d'endroits qu'elle n'a pu être suivie qu'avec la plus grande difficulté, et en conséquence il fut jugé à propos d'abandonner l'ancienne exploration et de prendre une direction indépendante. La ligne commence à une élévation de 425 pieds, et remonte la vallée de la Petite Gulquac, par des rampes qui varient de 36 à 63 pieds au mille pendant cinq milles ; elle passe ensuite sur une crête jusqu'à la petite rivière Wapsky, et se poursuit par des pentes faciles jusqu'au 11e mille. Elle traverse alors la Wapsky-hegan, où il faudra un très grand pont, et commence à monter par une rampe maximum de 70 pieds au mille, jusqu'à un plateau qui se trouve à la tête du Ruisseau d'Owen Rock. Ce plateau se trouve à 16½ milles du point de départ, et à une élévation de 1,170 pieds au-dessus du niveau de la mer. C'est entre la rivière Wapsky-hegan et le plateau que l'on rencontre les plus grandes difficultés de cette section. Outre le pont de la Wapsky-hegan, qui aura près de 1000 pieds de long et 140 pieds de haut, l'excavation sur cette montée, de cinq milles et demi de longueur, sera très forte.

La ligne entre ensuite, par le ruisseau de Frank, dans la vallée du bras nord de la Miramichi, qu'elle suit en traversant la rivière deux fois près du 22e et du 23e mille. Du 23e au 32e mille, la ligne serpente le long de la rive occidentale de la rivière, puis elle traverse une plaine à Caribou pour aller au bras nord-ouest de la Miramichi, qu'elle atteint au bout du 37e mille à une élévation de 783 pieds au-dessus de la mer. Les inclinaisons sont toutes descendantes depuis le plateau jusqu'au bras nord-ouest de la rivière, et sont remarquablement faciles, ayant généralement, sur cette distance de 21 milles, moins de 20 pieds au mille, et n'atteignant qu'une seule fois 44 pieds au mille.

Traversant le bras nord-ouest de la rivière Miramichi, à environ un mille à l'ouest des Fourches, la ligne monte par le ruisseau de l'Écaille de Tortue (*Turtleshell Brook*), sans difficulté, jusqu'au plateau d'épanchement entre cette dernière rivière et la Nashwaak, qu'elle atteint au commencement du 40e mille, à une élévation de 950 pieds. Descendant sur une pente favorable pendant environ un mille, la ligne suit ensuite la rivière Nashwaak sur le côté occidental et sur un terrain presque de niveau jusqu'au 51e mille, où les ruisseaux des Deux-Sœurs tombent dans la rivière. A cet endroit, la Nashwaak quitte la direction sud qu'elle suivait jusque-là, et tourne presque à angle droit vers l'est. Cependant, la ligne se poursuit vers le sud, et remontant par l'une des Deux-Sœurs, atteint le plateau de la Keswick vers le 54e mille, à une élévation de 1005 pieds au-dessus du niveau de la

marée. A partir du plateau, la ligne descend sur une pente de 65 pieds pendant un mille environ, jusqu'à un endroit un peu à l'est du lac Beccagumic, où se termine cette section de l'exploration.

Le tableau qui suit est un extrait général des pentes tiré du profil de la ligne explorée, depuis la rivière Tobique jusqu'au dernier endroit mentionné :

DE LA TOBIQUE AU PLATEAU DE LA KESWICK. NATURE DES PENTES.	LONGUEUR TOTALE EN MILLES.	
	Rampe sud.	Rampe nord.
Pentes de moins de 20 pieds 7 par mille.....	1.5	13.6
“ “ 20 à 30 “	1.7	1.1
“ “ 30 à 40 “	2.9	5.7
“ “ 40 à 50 “	0.7	3.1
“ “ 52.8 “	2.2	0.0
“ “ 56 “	1.5	0.0
“ “ 63 “	0.9	0.0
“ “ 65 “	0.0	1.4
“ “ 66 “	0.0	1.0
“ “ 68 “	2.7	0.0
“ “ 69 “	1.7	0.0
“ “ 80 “	5.6	0.0
Niveau	8.3 milles.	
Longueur totale.....	55.6 “	

Les ponts seront plus considérables sur cette section que sur aucune autre. La Petite Wapsky exigera un viaduc d'environ 55 pieds de hauteur, et celui de la Wapskyhegan aura 142 pieds au-dessus du niveau de la rivière. Le premier devra se composer de seize arches à longrines de 60 pieds chaque, et le dernier de trois arches de 100 pieds sur la rivière Wapskyhegan, avec treize arches de 60 pieds pour les approches. Entre le 22^e et la 23^e mille, le bras nord-ouest de la Miramichi devra avoir deux ponts d'une seule arche de 60 pieds, l'un de 25 pieds et l'autre de 18 pieds de haut. Il faudra un cinquième pont sur le bras sud-ouest de 20 pieds de haut, et l'on propose de faire trois arches à ce pont, dont celle du centre aura 100 pieds, et les deux autres 60 pieds.

Les quantités d'ouvrage, calculées d'après le profil de l'exploration de cette section de la ligne, seront comme suit:—

1. Excavation ordinaire	2,266,700	verges cubes.
2. Proportion présumée de l'excavation du roc.....	336,400	“
Excavation totale.....	2,603,100	“
3. Maçonnerie des viaducs.....	19,320	“
4. Maçonnerie des ponts	13,500	“
5. Poids du fer des ponts.....	794	ton'x.

L'on peut se procurer de bonne pierre pour la construction des ponts sur la rivière Tobique et dans le voisinage, ainsi que du grès sur la Miramichi et la Nashwaak; la pierre propre à la construction des viaducs peut être obtenue sans difficulté dans toute la section. Il y a aussi du bon sable à construction, et du gravier pour le ballastage de la route.

Le bois propre aux traverses entre la rivière Tobique et le plateau de la Keswick, consiste en épinette grise et rouge, pruche et cèdre.

DU PLATEAU DE LA KESWICK A LA PETITE RIVIÈRE.

La ligne entre dans la vallée de la Keswick près de la source du bras occidental, et s'y continue jusqu'à ce qu'elle atteigne la rivière St. Jean. La descente du bras occidental est très rapide pendant les huit ou neuf premiers milles, et il sera impossible d'éviter de fortes pentes sur cette distance. Les plus fortes pentes indiquées sur le profil approximatif de cette section sont de 66 pieds au mille, et pour obtenir ces pentes sur la ligne par le bras occidental, il faudra faire de grands travaux sur les versants du coteau pendant une distance considérable.

Le bras oriental offrirait probablement une route plus favorable pour arriver à la grande vallée de la rivière Keswick ; mais la saison était trop avancée pour permettre d'en faire une exploration convenable.

A partir du 9e mille, la ligne suit la rivière, en la traversant de temps à autre, puis elle continue sur les terres basses jusqu'à ce qu'elle atteigne enfin la rivière St. Jean, au 29e mille. Pendant ces vingt derniers milles, les pentes sont très favorables, n'ayant nulle part plus de 40 pieds au mille, et étant généralement de moins de 20 pieds.

A partir de l'embouchure de la Keswick, la ligne passe le long de la rive nord de la rivière St. Jean presque sur un niveau parfait, et traverse la rivière Nashwaaksis au 37e mille. Elle atteint la traverse d'en haut de Fredericton au 38½e mille, et la traverse d'en bas au bout du 29e mille ; à trois quarts de mille plus loin, la ligne arrive à la Nashwaak, rivière importante de 500 pieds de largeur à l'endroit où elle est traversée.

Bientôt après avoir traversé la Nashwaak, la ligne quitte les bords de la St. Jean, et tournant la côte de Barker, elle suit une direction Est par des pentes très-favorables jusqu'à la Petite-Rivière, où se termine cette section de l'exploration.

Le tableau suivant est un extrait des pentes indiquées sur le profil :

NATURE DES PENTES DU PLATEAU DE LA KESWICK. A LA PETITE RIVIERE.	LONGUEUR TOTALE EN MILLES.	
	Rampe sud.	Rampe nord.
Pentes de moins de 20 pieds par mille.....	11.0	10.4
“ “ 20 à 30 “	1.0	8.1
“ “ 30 à 40 “	0.0	3.8
“ “ 40 à 2) “	1.7	0.0
“ “ 52.8 “	0.0	1.0
“ “ 66 “	0.0	8.0
Niveau.....	16.6 milles.	
Longueur totale de la section	61.6 “	

A l'exception de Nashwaak, les rivières qu'il faut traverser sur cette section sont insignifiantes. Les arches indiquées dans la liste suivante seront probablement suffisantes :

	HAUTEUR.	NO. D'ARCHES.	LONGUEUR DES ARCHES.
Sur le bras nord-ouest de la Keswick.....	20 pieds.	2	50 pieds
“ bras nord-est “ “	12 “	1	75 “
“ rivière de la Petite Fourche.....	18 “	1	50 “
“ rivière Nashwaaksis.....	16 “	1	75 “
“ Nashwaak	20 “	7	75 “
“ ruisseau de Noonan.....	14 “	1	30 “
“ ruisseau de Burpee.....	13 “	2	50 “

Le profil approximatif fait d'après l'exploration de cette section donne les quantités suivantes des principaux travaux d'art comme suffisantes :

1. Excavation ordinaire.....	1,904,100	verges cubes.
2. Proportion présumée d'excavation du roc.....	17,000	“
Excavation totale.....	2,074,100	
3. Maçonnerie des viaducs.....	14,931	“
4. Maçonnerie des ponts.....	3,410	“
5. Poids du fer des ponts.....	320	ton'x.

L'on éprouvera probablement quelque difficulté à se procurer de la pierre à construction, au moins pour la maçonnerie des ponts, à une distance convenable de la vallée de la Keswick, parce que l'on n'en a vu aucun affleurement sur la ligne d'exploration ; mais heureusement que les ponts de cette section sont peu importants. L'on croit que l'on peut trouver facilement de la pierre pour tous les ponts et viaducs entre la Keswick et la Petite-

Rivière. L'on peut aussi se procurer des matériaux d'ensablement en abondance, sur cette section, bien qu'ils ne soient pas de la première qualité. Le bois propre aux traverses dans cette localité est l'épinette, la pruche et le cèdre.

DE LA PETITE-RIVIÈRE A COAL CREEK.

A partir de la Petite-Rivière, la ligne se poursuit vers l'est jusqu'à la tête du Grand Lac Navigation, sur la rivière au Saumon, qu'elle traverse au 19^e mille. Sur cette distance, les pentes sont onduleuses et favorables. Près du 9^e mille, la ligne traverse la rivière Newcastle, et dans cette localité elle passe tout près de plusieurs mines de charbon, où du charbon d'assez bonne qualité projette à la surface. Au 16^e mille, la ligne traverse un bras de l'Iron Bound Cove sur lequel, il faudra jeter un pont.

Après avoir dépassé la rivière au Saumon, la ligne tourne vers le sud, et passe sur une crête dont les inclinaisons ont environ 60 pieds par mille, jusqu'à Coal Creek, qu'elle atteint près du 25^e mille. A environ un mille et demi plus loin, la ligne rejoint la section suivante.

Le profil donne les pentes suivantes :

NATURE DES PENTES DE LA PETITE-RIVIÈRE. A COAL CREEK.	LONGUEUR TOTALE EN MILLES.	
	Rampe sud.	Rampe nord.
Pentes de moins de 20 pieds par mille.....	1.5	2.0
“ “ 20 à 30 “	0.0	1.1
“ “ 40 à 50 “	0.0	3.0
“ “ 52.8 “	3.9	0.0
“ “ 58 “	0.0	1.6
“ “ 60 “	0.0	1.0
“ “ 61 “	2.2	0.0
“ “ 65 “	1.9	0.0

Niveau..... 8.1 milles.

Longueur totale de la section.... : 26.3 “

Le nombre des ponts sera très considérable sur cette section, si l'on considère sa longueur. Les rivières à traverser et les travaux d'art à construire sont comme suit, bien que la nature et les dimensions de ces derniers puissent être considérablement modifiées par une étude convenable du tracé de la ligne.

A la Petite-Rivière le pont aura 45 pieds de hauteur et neuf arches, dont une de 100 pieds, et huit de 60 pieds d'ouverture.

A la rivière Newcastle, le pont aura 37 pieds de hauteur et huit arches, dont une de 100 pieds et sept de 60 pieds d'ouverture.

A Iron Bound Cove, le pont aura 23 pieds au-dessus du niveau de l'eau et trois arches de 60 pieds.

A la rivière au Saumon, l'on se propose de construire un pont de 17 pieds de hauteur et de neuf arches de 60 pieds.

A Coal Creek, l'on considère maintenant qu'il faudra un viaduc très considérable ; sa hauteur sera de 70 pieds, et il aura une arche de 100 pieds sur la rivière, et onze arches de 60 pieds pour les approches.

Le calcul des quantités, tiré du profil de cette section, donne les résultats suivants :

1. Excavation ordinaire.....	734,125 verges cubes.
2. Maçonnerie des viaducs.....	6,297 “
3. Maçonnerie des ponts.....	10,683 “
4. Fer des ponts.....	834 ton'x.

L'endroit d'où l'on peut tirer le plus facilement la pierre à construction n'a pas été constaté ; mais comme les ponts projetés sont sur le Grand Lac ou à peu de distance, et qu'il est parcouru par les bateaux à vapeur qui vont à St. Jean et à Fredericton, l'on croit qu'il ne sera pas difficile de se procurer ces matériaux, même si l'on n'en trouvait pas dans le voisinage immédiat.

Le gravier pour le ballastage est abondant. Le bois propre aux traverses dans ce district est l'épinette grise et rouge, et le pin de Prince.

DE COAL CREEK A APOHAQUI.

Après avoir monté de Coal Creek par une rampe de 65 pieds, la ligne suit une direction sud à travers un terrain favorable, et atteint la rivière Chanaan près de 11e mille.

Elle traverse la rivière Chanaan aux Longs Rapides, puis elle monte par le ruisseau du Porc-Epic, par des rampes de 60 pieds au mille, jusqu'à la crête de Long's Creek, qu'elle atteint au 15e mille. Elle descend alors au bras nord de Long's Creek, qu'elle traverse vers le 17e mille; puis elle se poursuit dans une direction sud jusqu'à la vallée du bras sud, par des pentes n'excédant pas 52.8 par mille; elle passe sur une crête de terre, et entre dans la Coulée de Chowan un peu après le 21e mille.

La Coulée de Chowan conduit la ligne par une descente rapide, exigeant des pentes de 52.8 et 60 pieds par mille, pendant cinq milles et demi, jusqu'à la vallée de la rivière du Moulin de Studholme, qu'elle suit par des pentes onduleuses jusque vers le milieu du 31e mille, où elle rejoint le chemin de fer Européen et de l'Amérique du Nord à la station d'Apohaqui.

Ci-suit un extrait de toutes les pentes sur cette section;

NATURE DES PENTES DE COAL CREEK. A APOHAQUI.	LONGUEUR TOTALE EN MILLES.	
	Rampe sud.	Rampe nord.
Pentes de moins de 20 pieds par mille	1.0	0.5
“ “ 20 à 30 “	0.4	1.9
“ “ 30 à 40 “	1.3	1.1
“ “ 40 à 50 “	1.3	0.4
“ “ 52.8 “	4.7	6.9
“ “ 60 “	3.7	4.2
“ “ 65 “	0.8	0.0
Niveau	3.4 milles.	
Longueur totale de la section.....	31.6 “	

Le pont de la rivière Chanaan sera l'ouvrage le plus dispendieux de cette section; son élévation au-dessus de l'eau sera de 55 pieds, et l'on projette de lui donner six arches; celle du centre aura 150 pieds d'ouverture, et les cinq autres 60 pieds chaque.

Le pont suivant sera construit sur le bras nord de Long's Creek, et aura trois arches de 30 pieds et près de 30 pieds de hauteur.

Le ruisseau de Sharp, vers le milieu du 29e mille, devra avoir un pont d'une seule arche de 40 pieds, et de 21 pieds de hauteur.

Le dernier pont de cette section sera jeté sur la rivière Kénebeccasis, à environ 400 verges de la station d'Apohaqui. Il aura 21 pieds au-dessus du niveau d'été, et cinq arches, dont celle du centre aura 150 pieds et les quatre autres 50 pieds.

Les quantités approximatives des travaux d'art de cette section sont comme suit:

1. Excavation ordinaire	850,860 verges cubes.
2. Proportion présumée d'excavation du roc	216,360 “
Excavation totale.....	1,067,220 “
3. Maçonnerie des viaducs.....	18,040 “
4. Maçonnerie des ponts	4,170 “
5. Fer des ponts.....	386 ton'x.

L'on dit que la localité qui avoisine la rivière Chanaan et le ruisseau du Porc-Epic fournira de bonne pierre pour la grosse maçonnerie. Une espèce de grès affleure en divers endroits de cette section, mais il n'est pas suffisamment découvert pour permettre d'en juger la qualité.

Il est tout probable que l'on peut se procurer sans difficulté la pierre propre à la maçonnerie des viaducs. Il n'y aura aucune difficulté à avoir de bon gravier d'ensablement.

Sur cette section l'épinette rouge est abondante, et l'on y trouve aussi la plupart des autres espèces de bois déjà mentionnées pour les traverses.

En terminant ces observations sur le caractère de la ligne explorée dans le centre du Nouveau-Brunswick, je dois dire quelques mots de ses principaux traits.

La direction prise par la ligne ci-dessus décrite, entre la Rivière-du-Loup et la partie sud du Nouveau-Brunswick, est généralement rectiligne et à quelque distance de la frontière orientale du Maine. Excepté à un endroit, cette distance n'est pas moindre que celle qui sépare le chemin de fer Grand Tronc, à l'est de Québec, et la frontière septentrionale du même état,—et cet endroit se trouve au nord et à l'est des Grandes Chutes de la rivière St. Jean. Je puis ajouter néanmoins qu'à cet endroit, qui se trouve entre la Ristigouche et la Tobique, j'ai fait faire une nouvelle exploration après que la première eût été terminée, et l'on découvrit alors que la ligne se rapprochait de la frontière plus qu'on ne le désirait. Cette exploration démontra de plus qu'il y a tout lieu de croire que l'on pourrait obtenir un passage favorable sans se rapprocher autant de la frontière. La ligne possible entre la Ristigouche et la Tobique est indiquée sur la carte générale du pays qui accompagne ce rapport.

Cette ligne se dirige vers la ville de St. Jean, généralement en ligne droite, jusqu'à ce qu'elle atteigne Fredericton. A partir de Fredericton, mon but était de trouver la route la plus courte jusqu'à St. Jean, sur le côté Est de la rivière, qu'il vaut mieux ne pas traverser pour plusieurs raisons.

Pour arriver à St. Jean par le côté Est de la rivière, il fallut, à cause de difficultés qu'il n'était pas facile de surmonter, faire le détour par la tête du Grand Lac; et dans cette direction, bien que détournée, l'on trouva une ligne favorable pour rejoindre, à Apohaqui, le chemin de fer actuel qui conduit à St. Jean. C'est là probablement la ligne la plus directe que l'on puisse trouver entre Fredericton et St. Jean sans traverser la rivière.

En traversant la rivière dans le voisinage de Fredericton, l'on peut aller à St. Jean beaucoup plus directement par Oromocto et Douglas Valley, et suivant une ligne soigneusement explorée l'été dernier par M. Burpee pour le gouvernement du Nouveau-Brunswick, dont les plans m'ont été communiqués. Ce serait là, incontestablement, la route centrale la plus directe entre le Canada et le Havre de St. Jean sur le bord de l'Atlantique. Je parlerai plus loin des distances par les différentes lignes projetées.

L'extrait général qui suit donnera une idée des pentes que l'on rencontrera sur toute la longueur de la ligne explorée en commençant à la Rivière-du-Loup et aboutissant à la station d'Apohaqui.

NATURE DES PENTES SUR TOUTE LA LIGNE DE LA RIVIERE-DU-LOUP A APOHAQUI.	LONGUEUR TOTALE EN MILLES.	
	Rampe sud.	Rampe nord.
Pentes de moins de 20 pieds par mille.....	41.9	58.4
“ “ 20 à 30 “	9.6	29.9
“ “ 30 à 40 “	13.9	21.8
“ “ 40 à 50 “	15.2	9.8
“ “ 51.9 “	2.1	2.1
“ “ 52.8 “	18.3	8.7
“ “ 53.5 “	0.0	1.1
“ “ 54 “	0.0	1.3
“ “ 56 “	1.5	0.0
“ “ 58 “	0.0	1.6
“ “ 59 “	0.0	2.4
“ “ 60 “	4.7	10.9
“ “ 61 “	3.3	0.0
“ “ 63 “	0.9	0.0
“ “ 64 “	3.2	0.0
“ “ 65 “	9.5	1.4
“ “ 66 “	0.0	1.0
“ “ 68 “	2.7	8.0
“ “ 69 “	1.7	0.0
“ “ 70 “	11.5	9.6

Niveau..... 51.7 milles.
Longueur totale..... 360.0

Ces chiffres représentent les pentes actuelles sur le profil de la ligne explorée, mais comme la route directe du lac de l'Aigle à la rivière Verte, dont j'ai parlé plus haut, coupera une partie de la ligne ci-dessus, il faudra faire un certain changement dans le tableau des pentes probables. La route directe entre ces deux endroits n'a pas été relevée à l'instrument, et par conséquent on ne connaît pas la nature précise des pentes. L'on croit, cependant, que tandis que la construction du chemin de fer par la route directe du lac de l'Aigle à la rivière Verte raccourcirait la distance de 20 milles, et réduirait ainsi la longueur totale de la ligne à 340 milles, elle nécessiterait en même temps l'adoption d'une longue et très forte rampe, depuis le lac au Sable, dans la vallée de la Tolédi, jusqu'à un plateau qui se trouve près de la ligne frontière qui divise le Canada du Nouveau-Brunswick.

Sans doute quelques-unes des pentes indiquées sur le tableau sont très fortes, mais elles ne le sont probablement pas plus qu'on ne devait raisonnablement s'y attendre, si l'on prend en considération la nature particulière du pays traversé par cette ligne. Une pente maximum de 70 pieds au mille n'est pas plus forte que le maximum sur le chemin de fer de Truro à Halifax, qui devra former partie de toute la ligne entre cette dernière ville et le Canada. Elle n'est pas plus forte, me dit-on, que le maximum sur la division Portland du chemin de fer Grand Tronc. Cependant, les montées, sur la ligne explorée, si elles ne sont pas plus raides, sont beaucoup plus longues que sur l'un ou l'autre de ces deux chemins de fer.

Il est peut-être heureux que ces pentes défavorables soient limitées à certains points particuliers, au lieu de se rencontrer à de fréquents intervalles sur toute l'étendue de la ligne, car, dans le cas où cette ligne serait choisie et construite, elle pourrait être exploitée avec plus d'avantage et d'économie, en employant des locomotives d'une plus grande force sur les trains lourds, *seulement* sur ces points, au lieu d'être obligé de l'employer d'un bout à l'autre. Il serait impossible d'économiser la force de traction, et d'éviter par là une usure inutile, sur les sections unies, si les pentes maximum étaient distribuées sur toute la ligne.

Il se trouve qu'il n'y a, en tout, que quatre endroits où les pentes soient défavorables, deux montent au sud, et deux au nord.

Les deux rampes qui montent au sud sont situées à la tête de la Tolédi et à la Wapskyhegan. La montée de la Tolédi est à environ 70 milles de la Rivière-du-Loup, et la montée de la Wapskyhegan est à environ 100 milles plus au sud.

Les deux rampes qui montent au nord sont à environ 125 milles l'une de l'autre, dont l'une est située à la tête de la vallée de la Keswick, et l'autre à la tête de la vallée de la Gounamitz.

Si l'on déduit la longueur des rampes à ces quatre endroits de la longueur de toute la ligne, l'on verra que 48 pour cent du restant est de niveau, ou en déclivité de moins de 20 pieds au mille; treize pour cent, de 20 à 30 pieds au mille; onze pour cent, de 30 à 40 pieds au mille; huit pour cent, de 40 à 50 pieds au mille; neuf pour cent, 52.8 au mille; sept pour cent, de 52.8 à 60 pieds au mille; et quatre pour cent, de 60 à 66 pieds au mille.

En terminant la description des principaux aspects de la ligne étudiée à travers le centre du Nouveau-Brunswick, je désire ajouter que l'étude ne peut guère être regardée comme étant plus qu'une simple exploration. La nature impénétrable de la forêt, surtout au nord de la rivière Ristigouche, les difficultés éprouvées à faire transporter des provisions dans les bois, combinées avec le peu de temps et de moyens donnés pour ce service, ont rendu impossible de faire plus qu'une rapide ébauche de relevé d'une ligne qui n'est probablement pas la meilleure que l'on puisse trouver à travers le pays. Cependant, j'espère qu'il a été obtenu assez de renseignements pour démontrer non seulement que l'on peut trouver une ligne praticable, mais aussi donner un aperçu (bien que je ne prétende pas à une grande exactitude) de ce qu'elle pourra coûter.

Les plans de cette exploration ont été faits sur une échelle de 500 pieds au pouce horizontal. Sur ces plans, la ligne chaînée et nivelée est distincte de celle du chemin de fer, et elle court dans la direction où l'on croit pouvoir faire un essai. Il sera sans doute nécessaire de dévier de cette ligne en plusieurs endroits, lorsque l'on fera des études plus exactes, mais je crois que bien que l'alignement puisse être fréquemment changé, cependant ni les pentes ni l'ouvrage ne devront nécessairement s'en accroître.

Le profil approximatif a pour but de représenter la surface probable du terrain, les pentes et rampes, les excavations, les remblais et autres travaux sur la "ligne du chemin de fer;" il est compilé d'après les mesurages et les niveaux pris sur la ligne d'exploration, c'est-à-dire, la ligne coupée à travers les bois, et aussi d'après les sections transversales ou explorations latérales qui ont été faites ou jugées nécessaires. Là où la "ligne du chemin de fer" est sur ou près de la ligne relevée, le profil peut être regardé comme exact; mais quand elle s'en éloigne à une certaine distance, elle ne doit plus être reçue que comme approximative.

Les quantités d'ouvrage soumises ici sont calculées d'après le profil approximatif ci-dessus mentionné, et sont, autant que possible, exactes et suffisantes.

Toutes les excavations sont portées à 30 pieds de largeur au niveau de la route; les excavations latérales à 24 pieds de largeur, et les remblais à 18 pieds.

Les travées de ponts de plus de 20 pieds de largeur sont portés comme tubes ou formes en fer travaillé reposant sur une maçonnerie solide. Toutes les travées de moins de 20 pieds sont portées comme viaducs ouverts à arches ou à poutres.

Voici les quantités totales des principales espèces d'ouvrage, calculées comme je viens de le dire, et regardées comme suffisantes pour terminer les ponts et le nivellement de la ligne, d'une manière permanente et solide, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Apohaqui, distance de 340 milles :

Excavation totale.....	13,828,923 verges cubes.
Proportion présumée d'excavation ordinaire.....	12,453,238 "
Proportion présumée d'excavation du roc.....	1,375,695 "
Maçonnerie des viaducs.....	107,725 "
Maçonnerie des ponts.....	49,039 "
Fer des ponts.....	3,337 ton'x.

EXPLORATION DE LA MÉTAPÉDIAC.

En cas que les explorations à travers le centre du Nouveau-Brunswick fussent infructueuses, et que le tracé de la Baie des Chaleurs recommandé par le Major Robinson en 1848 parût, pour certaines raisons, avoir droit à la préférence, j'ai cru devoir faire faire un examen soigneux de la section que ce monsieur ainsi que le Capitaine Henderson considéraient comme la plus difficile et la plus dispendieuse entre Halifax et Québec.

"Il reste à parler du point le plus formidable de la ligne, c'est-à-dire le passage jusqu'à la vallée de la Métapédiac.

"Les hauteurs des deux côtés sont très fortes et très abruptes et viennent d'un côté ou de l'autre jusque sur le bord de la rivière, et mettent dans la nécessité de passer souvent d'un côté à l'autre pour éviter les courbes d'un rayon trop court. Le roc tient aussi à l'ardoise par sa nature et est très-dur. Pour cette raison, les 20 milles de cette vallée seront très dispendieux, mais les pentes seront très légères.

"Il faudra construire dans cette vallée environ quatorze ponts d'une longueur moyenne de 120 à 150 verges. Le rapport parle aussi d'un pont de 2000 pieds de long comme étant nécessaire pour traverser la rivière Miramichi."—(*Rapport du Major Robinson, 31 août 1848.*)

* * * * *

"La partie du pays située entre la Ristigouche et le St. Laurent, est une vaste étendue de hautes terres, coupées dans toutes les directions par des vallées profondes et de vastes ravines à travers lesquelles les rivières qui se déchargent dans le St. Laurent et la Ristigouche se frayent un passage.

"Les hauteurs d'où ces rivières coulent au nord et au sud sont couvertes de lacs, et les lacs sont environnés de montagnes qui s'élèvent à une grande élévation.

"La distance entre ces deux rivières est d'environ 100 milles.

"La seule vallée, d'après les connaissances que j'ai du pays, où les explorations qui ont été faites, sur laquelle je suis en état de faire un rapport, et que je considère comme

favorable à une ligne de chemin de fer pour sortir de cette masse de montagnes, est celle de la rivière Métapédiaç.

“ Cette vallée s'étend depuis la Ristigouche jusqu'au grand Métapédiaç, distance d'environ 60 à 70 milles; et comme la plus grande élévation à laquelle on doit parvenir dans cette distance n'est que de 763 pieds au-dessus de la haute mer, l'inclinaison sera, généralement parlant, très-favorable.

“ D'après la nature de cette partie du pays, dont le terrain est accidenté et rocheux, quelques endroits de cette partie de la ligne seront très dispendieux, surtout pour les vingt premiers milles de l'ascension, où les montagnes en plusieurs endroits viennent jusqu'à la rivière, et obligeront à la traverser plusieurs fois.

“ L'ardoise compose presque toute la formation géologique. Il y a des établissements sur la rivière Métapédiaç jusqu'au ruisseau du Moulin.

“ Généralement partout, cependant, la plus grande partie de cette section du pays n'est point propre à la culture; le sol est composé de gravois et de roches, et couvert d'une forêt immense d'épinette, de pin, de mérisier, de cèdre, etc.

“ Depuis l'embouchure de la rivière jusqu'au 365^e mille, la ligne continue sur la rive Est. Au-dessus, à l'embouchure du ruisseau de Clark, les bords de la rivière sont bien désavantageux; ils sont couverts de pierre; et pour obtenir des courbes convenables, la ligne passe sur la rive opposée, et ensuite traverse de nouveau immédiatement au-dessus pour suivre un terrain plus avantageux sur la rive Est.

“ Entre cet endroit et l'embouchure de la rivière Ammetsquagan, la ligne traverse quatre fois la rivière pour donner des courbes plus praticables, et éviter les endroits où les montagnes avancement dans la rivière.

“ La position de la ligne, sur trois milles au-dessus et au-dessous de la rivière Ammetsquagan où les montagnes sont composées de roches et s'avancement sur la rivière, sera la partie la plus dispendieuse de toute la ligne.

“ Au-dessus de cet endroit, la ligne suit la rive est jusqu'au 377^e mille. Les montagnes de chaque côté sont très hautes; mais le bord est très favorable. Entre le 378^e et le 380^e milles la rivière tourne deux fois à angles droits, et se trouve fermée au sud par un précipice de 150 pieds de hauteur.

“ Ici il faudra traverser la rivière trois fois. Le pont du milieu sera un pont considérable; mais à l'angle de la rivière se trouve une file qui servira de pilier naturel. Au-dessus de cet endroit, depuis le 380^e milles jusqu'aux fourches (l'embouchure de la rivière Casupcal) au 395^e mille, la vallée devient plus avantageuse, les montagnes de chaque côté ne sont pas aussi élevées, elles s'éloignent plus de la rivière. La ligne traverse deux fois la rivière entre le 385^e et le 390^e mille pour éviter un précipice sur la rive gauche; elle le traverse encore à un mille environ en bas des fourches, faisant douze ponts dans les 38 premiers milles qui parcourent la ligne en montant la vallée de la Métapédiaç. Ces ponts ont en moyenne 120 à 150 verges de long.”—(*Rapport du Capt. Henderson, 1848.*)

Le but de cet examen était de constater la nature exacte des difficultés signalées, si elles pouvaient être surmontées ou tournées d'une manière moins dispendieuse, et aussi de faire une estimation de toute la dépense nécessaire à la construction de cette section. Avec cette donnée, je pensais que l'on pourrait constater le coût de toute la ligne avec assez d'exactitude, en adoptant un prix moyen par mille pour le reste de la ligne, que les messieurs cités disaient être extrêmement favorable et de construction facile.

Dans ce but, je fis un relevé complet de la rivière et de la vallée de la Métapédiaç en commençant à la jonction avec la Ristigouche et avançant vers le nord. L'on se servit constamment de la lunette méridienne, de la chaîne et du niveau. Il fut fait une section longitudinale depuis la Ristigouche jusqu'aux eaux du St. Laurent, ainsi que des sections latérales, partout où elles furent jugées nécessaires, pour constater la nature des pentes et des terrains avoisinants. Le relevé fut poussé vers le nord jusqu'aux eaux qui conduisent au St. Laurent. Les plans du relevé sont faits sur une échelle de 200 pieds au pouce; et si la route de la Métapédiaç était jamais choisie, les plans soigneusement préparés et les autres renseignements exacts fournis par ce relevé seront trouvés d'une nature telle que l'on pourra commencer de suite le tracé de la ligne, sur une distance d'environ 70 milles, sans faire de nouvelles études préliminaires d'aucune conséquence.

Je vais maintenant décrire rapidement les aspects physiques de la ligne explorée.

La rivière Métapédiaç coule dans une direction qui va du nord-ouest au sud-est. Elle

prend sa source à moins de 20 milles des rives du St. Laurent, au Grand Métis, et se décharge dans la Ristigouche à environ 16 milles à l'ouest du port de Campbelltown. Depuis l'endroit où la rivière Causupcal rejoint la Métapédia, appelé "les Fourches," jusqu'à la Ristigouche, distance de 35 milles, la rivière coule à travers une gorge rocheuse et forme de nombreux détours, entre les côtes, qui varient de 500 à 800 pieds d'élévation. Ces côtes sont très raides en beaucoup d'endroits, et s'élèvent immédiatement du bord de l'eau; mais généralement elles laissent un espace étroit et uni, favorablement situé pour y construire un chemin carrossable ou de fer. Au-delà des Fourches, la nature du pays est différente, les côtes élevées commencent à s'éloigner de la rivière, et bien que l'on rencontre souvent un terrain accidenté, il n'y a aucun obstacle de grande importance.

Le meilleur endroit pour construire un pont sur la rivière Ristigouche est encore une question à décider plus tard. La ligne explorée suit le côté Est de la Métapédia, et par conséquent dans le cas où l'on choisirait ce tracé, le pont de la Ristigouche serait nécessairement placé en bas de la jonction des deux rivières. Sur une certaine distance au moins, la ligne pourrait être aussi favorablement tracée à l'ouest de la Métapédia, et il y aurait quelque avantage à traverser la rivière principale au-dessus de l'endroit où la Métapédia s'y décharge. Bien que ceci soit une importante question de détail, je n'ai pas besoin d'en parler davantage ici.

La section à décrire, dont un profil approximatif a été préparée, et dont les quantités d'ouvrage sont calculées à 70 milles de longueur, et les milles sont numérotés sur le plan du nord au sud. Il sera plus commode, cependant, en décrivant les aspects de la ligne, de commencer à la Ristigouche et continuer vers le nord. Le 70^e mille se termine exactement en face de la maison de M. Daniel Fraser, sur les bas-fonds où la Métapédia se jettent dans la Ristigouche.

A sept milles de l'embouchure de la Métapédia, on traverse le ruisseau de Clark. Jusqu'ici le cours général de la rivière est droit, et l'on peut avoir une ligne directe sans beaucoup de courbes et avec des pentes remarquablement faciles. La courbe la plus aiguë sur cette distance est une courbe de 4° (1432 pieds de rayon) en bas de la coulée de Noonan, et la plus forte pente est de 38 pieds au mille.

Au ruisseau de Clarke, la rivière fait un grand détour vers l'ouest, ce qui nécessite une longue courbe de 1763 pieds de rayon. Au 62^e mille, la rivière revient vers le nord, ce qui exige une double courbe dont les rayons varient de 1430 à 3830 pieds depuis cet endroit jusqu'aux "Portes de l'Enfer," vers le 58^e mille, les courbes sont douces, quoique fréquentes. Immédiatement au nord des "Portes de l'Enfer," il faut traverser une pointe de roche aiguë, et l'on traverse ensuite la rivière Asmaqagan, tributaire de la Métapédia.

A partir de l'Asmaqagan, la ligne suit la rive orientale de la Métapédia, sur un terrain presque de niveau jusqu'au ruisseau de Connor, entre le 53^e et le 56^e mille, où il faut des rampes et des pentes de 52.8 et 50 pieds au mille, sur un demi-mille, pour éviter une courbe aiguë.

A environ deux milles plus loin, à un endroit appelé "les Roches de Lewis," la rivière fait plusieurs détours subits, et il faudra ou faire un tunnel à travers les roches de Lewis, de 1300 pieds de longueur, ou détourner la rivière. Ce dernier moyen serait moins dispendieux et est recommandé. Au-dessus de cet endroit, sur environ un tiers de mille, il faudra encore changer le cours de la rivière. Les travaux d'excavation, sur environ un mille de longueur en arrivant aux roches de Lewis, seront très considérables.

Depuis le 51^e jusqu'au 40^e mille, le cours général de la rivière est droit, et la ligne continue à suivre la rive orientale par des pentes douces et des courbes faciles.

Au 40^e mille, la ligne s'éloigne de la rivière pendant une couple de mille, et traversant une pointe de bas-fonds évite une légère courbe au débouché du ruisseau Métallique.

La prochaine difficulté survient près du 39^e mille, où la rivière fait deux détours excessivement aigus, d'abord à l'est, et ensuite au nord, à environ trois quarts de mille l'un de l'autre. Heureusement, au premier détour, appelé le "Coude du Diable," un morceau de terrain bas, au pied de la côte, permet de faire une courbe de 1910 pieds de rayon. Au second détour, appelé le "Coude d'Alix," il faudra faire passer la ligne sur la rivière et sur une île, par une courbe de 1430 pieds de rayon. Le chenal de la rivière, à l'ouest de l'île, se trouvera en même temps accru en largeur.

Les fourches de la Métapédia sont près du 35^e mille. A cet endroit, la ligne traverse la rivière, puis elle suit la rive occidentale jusqu'au petit lac, qu'elle atteint au 30^e mille.

Se continuant vers le nord par des pentes et des courbes favorables, elle traverse la rivière Amqui au 22e mille, et arrive au lac Métapédiac un mille plus loin.

Poursuivant sa course au nord sur la rive occidentale du lac, à l'exception d'une longue courbe de 1763 pieds de rayon, près du 17e mille, devenue nécessaire afin d'éviter une crête élevée, la ligne est extrêmement favorable chez Pierre Brochu, au 8e mille, les courbes sur cette distance étant en général de 5730 pieds de rayon.

Chez Pierre Brochu, la ligne quitte le lac, traverse la rivière Sayebec au 7e mille, et monte par une longue rampe dont une partie est de 60 pieds au mille, jusqu'au lac de Plateau, vers le milieu du 3e mille. C'est là le seul cas d'une rampe de 60 pieds au mille, jusqu'à cet endroit, depuis l'embouchure de la Métapédiac.

Au 2nd mille, la ligne atteint le plateau d'épanchement entre la Ristigouche et le St. Laurent, et l'élévation à cet endroit est de 794 pieds au-dessus de la mer. Elle commence alors à descendre vers le St. Laurent par la rivière Blanche, qui est un bras de la Tartigan, et au bout de deux milles elle atteint l'extrémité nord de la section de 70 milles que je viens de décrire.

Depuis ce dernier point, l'exploration se poursuit par la vallée de la rivière Tartigan, et l'on peut obtenir une ligne le long de cette rivière en ne rencontrant qu'une seule difficulté. La Tartigan coule dans une vallée étroite et sinueuse, ce qui nécessite des traverses fréquentes ou des déviations de la rivière, et parfois une forte excavation à travers une pointe de terre qui s'avance, elle se continue vers l'ouest sur une distance d'environ six milles, et tourne alors au nord. Jusqu'à cet endroit on peut avoir une ligne favorable. Delà, une ligne fut tirée et nivelée jusqu'à la rivière Métis, par le ruisseau de Paquette, mais le résultat n'a pas été satisfaisant.

Entre les rivières Tartigan et Métis, distance d'environ 14 milles, le pays est très accidenté et irrégulier, et l'on y rencontre constamment des crêtes élevées séparées par de profondes coulées. La Métis elle-même se trouve dans une large vallée basse, et il faut ou la traverser sur un niveau élevé, ou trouver une descente favorable dans la vallée. On n'a pas trouvé cette descente, bien que d'après mes observations personnelles, je sois porté à croire qu'il y a chance raisonnable d'en trouver une. Il faudra passer encore beaucoup de temps dans cette localité, à explorer minutieusement le pays, avant que la meilleure ligne de la Tartigan à la rivière Neigette, à travers la vallée de la Métis, puisse être déterminée.

Bien que le chaînage et le nivellement aient été poussé jusqu'à Ste. Flavie, sur les bords du St. Laurent, distance totale de près de 100 milles, l'on peut dire que la ligne relevée s'arrête à 70 milles au nord de la Ristigouche, à partir de là, vers le nord, le pays n'est qu'imparfaitement exploré.

Les difficultés que l'on rencontre pour traverser la vallée de la Métis n'étaient pas prévues, parce qu'elles sont à peine mentionnées dans les rapports de l'exploration faite en 1848. Cependant, mon impression actuelle est qu'elles sont peut-être les plus graves de la route de la Baie des Chaleurs. De nouvelles explorations pourraient néanmoins modifier cette opinion.

Je regrette excessivement que les circonstances ne m'aient pas permis d'encourir les dépenses nécessaires pour pousser l'exploration jusqu'à un résultat plus satisfaisant dans cette section.

Je puis maintenant, afin de mieux faire voir la nature de la ligne explorée, depuis la Ristigouche jusqu'à l'endroit où elle traverse le plateau d'épanchement entre cette rivière et le St. Laurent, et où elle atteint la vallée de la Tartigan, présenter un extrait des courbes et des pentes sur cette section de 70 milles de longueur.

NATURE DES PENTES—SECTION DE LA MÉTAPÉDIAC.

LONGUEUR TOTALE EN MILLES.

Pentes de moins de 20 pieds par mille	LONGUEUR TOTALE EN MILLES.	
	Rampe sud.	Rampe nord.
" " 20 à 30 "	6.9	11.7
" " 30 à 40 "	4.4	9.2
" " 40 à 50 "	2.4	7.0
" " 50 à 52.8 "	1.6	2.8
" " 60 "	2.3	6.2
" " 60 "	0.0	2.7

Niveau 12.3 milles.
 Longueur totale de la section..... 70 "

Les ponts en fer forgé sur cette section seront comme suit, toutes les autres ouvertures devant avoir des viaducs à arches ou à poutres.

1.	Sur la Rivière Blanche,	au 1er mille,	1 arche de 50 pieds,
2.	“ “ Sayabec,	au 7e “	3 arches de 50 “
3.	“ “ St. Pierre,	au 9e “	1 arche de 60 “
4.	“ “ Tobigote,	au 19e “	1 “ de 50 “
5.	“ “ Amqui,	au 23e “	3 arches de 60 “
6.	“ le ruisseau des Sauvages,	au 25e “	3 “ de 40 “
7.	“ la rivière Métapédiac,	au 36e “	1 “ de 150 “
8.	“ “ Assmaquagan,	au 58e “	1 “ de 80 “
9.	“ le ruisseau de Clark,	au 64e “	3 arches de 30 “

Comme les pentes sont favorables, et les ponts peu importants, l'on pourrait naturellement croire que les courbes sont excessives, si l'on considère le cours tortueux de la Métapédiac, surtout en bas des Fourches. L'extrait suivant fera voir néanmoins, que les courbes aiguës ont été évitées, puisqu'elles n'ont pas même le minimum de rayon adopté sur le chemin de fer Grand Tronc (division de Portland), qui est de 1,146 pieds.

COURBURES.

1°	ou 5730	pieds de rayon.—	Longueur totale,	6.1 milles.
1½°	“ 3820	“	“	6.9 “
1¾	“ 3274	“	“	0.3 “
2	“ 2865	“	“	8.9 “
2½	“ 2292	“	“	0.1 “
3	“ 1910	“	“	6.1 “
3¼	“ 1763	“	“	1.8 “
3½	“ 1637	“	“	2.6 “
4	“ 1432	“	“	3.0 “
4¼	“ 1348	“	“	0.3 “
4½	“ 1273	“	“	0.6 “
Tangentes.....				33.3 “

Longueur totale de la section..... 70.0 “

En soumettant une estimation des quantités des principaux travaux d'art nécessaires pour compléter les ponts et le nivellement de cette section l'on peut observer que bien que le relevé et les calculs aient été faits avec beaucoup de soin, j'ai cru prudent d'ajouter dix pour cent à toutes les quantités, pour couvrir toute erreur possible à l'égard des travaux d'art de cette section.

Quantités Approximatives.

1.	Excavation ordinaire.....	1,408,936 verges cubes.
2.	Proportion présumée d'excavation du roc.....	190,905 “
Excavation totale.....		1,599,841 “
3.	Maçonnerie des viaducs.....	29,317 “
4.	Maçonnerie des ponts.....	4,535 “
5.	Fer des ponts.....	350 ton'x.
Murs de talus pour protéger les remblais sur les rivières.....		63,030 verges cubes.

Quant aux matériaux de construction la roche qui affleure le long de la rivière est principalement de l'ardoise, et bien qu'il y en ait qui puisse servir aux viaducs et aux murs de talus, elle ne pourrait être employée à la grosse maçonnerie. L'on me dit qu'il existe, à environ trois milles en bas des “Fourches,” de grands lits de grès, propre à la maçonnerie des ponts. Depuis les Fourches, au nord, jusqu'à la rivière Amqui, distance

d'environ 12 ou 13 milles, il n'y a que peu d'affleurements, et le roc aperçu est surtout du schiste foncé. A partir de l'Amqui, au nord, le long du lac Métapédiac, l'on voit quelques affleurements de pierre calcaire et de grès. La première n'est pas regardée comme étant de bonne qualité pour la maçonnerie des ponts, mais le grès est propre à toute espèce d'ouvrages.

Depuis le lac Métapédiac jusqu'à la vallée de la Métis, les roches que l'on rencontre sont la pierre calcaire, les conglomérats, les schistes rouges et grès, et les ardoises rouges et bleues.

L'on peut y obtenir une abondance de matériaux de ballastage, et même beaucoup de remblais ne seront composés de rien autre chose.

L'épinette rouge et grise, et le cèdre serviront à faire des traverses.

PLAN DE NIVEAU.

Les renseignements suivants relatifs aux plans de niveau pourront servir à faciliter de nouvelles explorations si l'on en faisait d'autres.

L'exploration fut commencée par différents partis d'explorateurs à de grandes distances les uns des autres, en conséquence de quoi il fut impossible de commencer les "nivellements" sur le même plan. Des plans distincts furent adoptés par chaque parti, et comme des points de repère furent établis dans les bois, sur chaque ligne d'exploration, en y inscrivant les hauteurs pour y recourir plus tard, j'ai cru qu'il valait mieux, en préparant les plans et les profils, suivre le plan de niveau adopté dans chaque cas.

La position relative de chaque plan peut être expliquée comme suit :—

Premier plan.—Sur ce plan, les niveaux ont été pris depuis la Ristigouche en remontant la Gounamitz jusqu'à la rivière Verte ; là, ils furent relevés et portés jusqu'aux rivières Tolédi et Rimouski ; et de là par l'Abawisquash jusqu'à la rivière des Trois-Pistoles. Les niveaux ont été également pris sur ce plan depuis la Ristigouche jusqu'à la Tobique, et de là jusqu'à la Nashwaak et le sommet de la Keswick.

Second plan.—Sur ce plan, les niveaux ont été pris depuis un endroit situé à cinq milles en remontant la vallée de la Keswick jusqu'au plateau de la Keswick ; et aussi, depuis le même endroit jusqu'au-delà de Fredericton à la Petite-Rivière.

Troisième plan.—Sur ce plan, les niveaux ont été pris de la Petite-Rivière à Coal Creek.

Quatrième plan.—Sur ce plan, les niveaux ont été pris depuis la station d'Apohaqui, sur le chemin de fer de St. Jean à Shédiac, jusqu'à Coal Creek au nord.

A la fin de l'exploration, l'on trouve que ces différents niveaux étaient relativement comme suit :

Eau haute, fleuve St. Laurent aux Trois-Pistoles.....	70	pieds.
<i>Premier plan</i> , que l'on dit être l'eau haute à Chatham, sur la Miramichi.	84.81	"
<i>Second plan</i>	101.81	"
<i>Troisième plan</i>	58.00	"
<i>Quatrième plan</i> , que l'on dit être à 100 pieds au-dessous de l'eau haute sur la baie de Fundy, à la ville de St. Jean.....	0.00	"

Les différences qui existent entre ces niveaux peuvent être dûes à différentes causes, et en partie peut-être à une accumulation de légères erreurs. Il n'y a rien, cependant, qui puisse affecter les résultats généraux et l'exploration.

Le *plan* de l'exploration de la Nouvelle-Ecosse est le niveau de l'eau basse à Parsboro, sur le Bassin des Mines.

Le *plan* de l'exploration de la Métapédiac est l'eau haute au-dessus de Campbelltown, sur la Baie des Chaleurs, et à Ste. Flavie sur le fleuve St. Laurent.

CARACTÈRE DU PAYS AU DOUBLE POINT DE VUE DE LA COLONISATION ET DE L'AGRICULTURE.

Quelqu'un d'habitué aux belles forêts claires du Haut-Canada se formerait sans aucun doute une mauvaise opinion de la qualité du terrain des provinces maritimes en général et de la région située à l'est de Québec, s'il ne devait en juger que par l'apparence du bois

qu'il y rencontre. L'épinette dans ses diverses espèces se trouve presque partout mêlée aux autres bois ;— elle atteint quelquefois des proportions considérables, et vient après le pin blanc comme valeur commerciale ; tous les ans, le Nouveau-Brunswick en exporte d'immenses quantités.

Les deux espèces de mérisier rouge et blanc, peu commun en Canada, entrent pour beaucoup dans la consommation et dans l'exportation intérieures des provinces d'en-bas, et y remplacent en grande partie l'érable et les autres bois francs. Là où le mérisier croît avec l'épinette et autres arbres de haute futaie, le sol est généralement considéré comme bon. On trouve en quelques endroits l'érable mêlé au mérisier, à l'épinette et à d'autres espèces de bois.

L'épinette, et le sapin qu'on rencontre à chaque pas dans les forêts du Bas-Canada et du Nouveau-Brunswick rendent très difficiles les explorations topographiques, par suite de l'impossibilité où l'on se trouve de voir souvent devant soi plus qu'à quelques verges de distance.

Il est probable que la partie du pays la moins propre à la colonisation est située le long de la ligne centrale, entre le St. Laurent et la Ristigouche. Après avoir traversé ce district en plusieurs sens, j'avoue n'avoir pas conçu une haute opinion de la qualité agricole du terrain : cependant, voici ce qu'en dit M. Walter Lawson, qui a été chargé pendant si mois des partis d'explorations dans cette région et dont l'autorité en pareille matière est incontestable :—

“ En réponse à vos questions sur la qualité du sol que j'ai exploré l'été dernier, je vous dirai que nous quittâmes Rimouski à la fin de mai dernier, alors que le printemps était bien avancé, et que nous ne rencontrions pas de neige dans les bois, nous trouvâmes, en atteignant la frontière du Canada et du Nouveau-Brunswick, la végétation aussi avancée que dans tous les endroits que nous venions de traverser.

“ Le pays ainsi parcouru est montagneux : le roc se montre à nu sur quelques versants, mais on ne voit point de coteaux dépouillés ; les plateaux sont généralement onduleux et bien boisés de mérisier, d'épinette et de sapin.

“ Mon exploration en Canada s'étend depuis le village de Rimouski jusqu'à la frontière, magasin No. 1, à la borne No. 47, près de la naissance de la rivière Rimouski ; elle se dirige ensuite vers l'est, tourne au sud et atteint les fourches de la rivière Verte, Nouveau-Brunswick ; prenant ensuite une direction nord, elle côtoie cette dernière rivière et la Tolédi, qui commence à cet endroit, jusqu'à la borne No. 39 ;—j'ai traversé en outre plusieurs fois et en sens divers le pays compris entre le lac des Sables, le lac de l'Aigle et le lac des Iles, à l'ouest, l'Abawbisquash au nord, le Rimouski à l'est et une distance de 12 milles sur la frontière, de la borne No. 39 à celle No. 47, au sud. Ce district ayant été visité par les fabricants de bois, je n'ai rencontré nécessairement que très peu de pin ou de grande épinette. Le sol est bien arrosé et très propre en général à la colonisation ;—nulle part je n'ai rencontré de la mauvaise terre : au contraire, je regarde le sol comme supérieur en plusieurs endroits.

“ Le bas de la vallée de l'Abawbisquash, près de la rivière des Trois-Pistoles, est en partie colonisé, et les terres que j'y ai vues sont égales, sinon plus belles que les meilleures que j'aie aperçues aux établissements.”

Le district dont il est ici question embrasse à peu près 400,000 acres de terre ; tout le pays qui se trouve au sud de cette région jusqu'à la rivière Ristigouche est aussi bien boisé, autant que j'ai pu m'en convaincre.

Le pays compris entre la rivière Ristigouche et la Tobique, au sud, et entre la rivière St. Jean et la rivière Sissou, à l'est, c'est-à-dire environ 40 milles de long sur 30 de large, est propre à la colonisation. En plusieurs endroits, on rencontre de beaux bois francs, de sorte qu'à tout prendre on peut dire que ce sol est d'une bonne qualité de seconde classe, et qu'il est même de première classe en quelques endroits. Je n'ai jamais vu les champs présenter une aussi belle apparence que ceux que j'ai traversés dans les établissements qui bordent ce district. Des lits de gypse d'une épaisseur énorme et d'une qualité excellente se montrent à nu durant plusieurs milles ; le long de la rivière Tobique on en a déjà tiré de grande quantités et on s'en sert beaucoup dans les établissements de l'état du Maine.

Des forêts composées de mérisier, de hêtre, d'érable et autre espèces de bois indigent, sur les lignes d'exploration entre les rivières Tobique et Miramichi, un sol assez

propre à l'agriculture. Les lignes ont environ 20 milles d'éloignement l'une de l'autre, et comme cet espace ainsi que le voisinage des lignes ont à peu près la même apparence, on peut en conclure que ce grand district est en général propre à la colonisation.

Depuis la rivière Miramichi jusqu'à la rivière St. Jean et à Fredericton, en suivant la ligne d'exploration, le sol doit être d'une qualité supérieure, si l'on en juge d'après les défrichements du bas de la vallée de la Keswick. Sur 25 milles au nord de Fredericton, le pays est habité et cultivé.

Depuis Fredericton jusqu'à la tête du Grand Lac et la rivière St. Jean, la ligne traverse un terrain bas d'une qualité excellente. Au sud du Grand Lac, le sol recouvre des houillères et devient médiocre. Avant d'atteindre Apohaqui, la ligne traverse la vallée de la petite rivière du Moulin de Studholm; le terrain y est excellent et produit tous les ans d'abondantes récoltes de pommes de terre, d'avoine, de sarrasin et de foin.

On dit qu'il existe encore de grandes étendues de terres incultes et propres à la colonisation entre le Grand Lac et les bords du golfe; mais je n'ai pas pu jusqu'ici en connaître la superficie. Le sol, entre Fredericton et la Rivière Ristigouche, dont on a parlé ci-dessus et qui borde les lignes d'exploration de l'année dernière, comporte une étendue de pas moins de 2,000,000 d'acres environ, considérés en grande partie comme propres à la colonisation. En comparant cette région avec le sol du Haut-Canada, je suis porté à croire qu'elle est supérieure à aucun districts vierges de cette partie du pays.

Je trouve, à l'égard de la valeur agricole des autres parties du Nouveau-Brunswick une foule de renseignements précieux dans un rapport du Professeur Johnston, célèbre chimiste et agronome, fait au gouverneur de cette province en 1850. Ces renseignements sont si importants et l'autorité si digne de foi que j'en fait de nombreux extraits et lui emprunte plus loin trois chapitres sur dix-huit. (1) Ces extraits se rapportent à la valeur agricole de la province, telle qu'indiquée par sa formation géologique, par l'étude et l'examen de ses terrains, et par le rendement actuel des établissements qu'on y trouve.

Il ne reste donc à décrire que le caractère du sol et sa valeur agricole dans la partie du Canada comprise entre le St. Laurent et la Ristigouche, le long de la ligne d'exploration de la Métapédiac. Or, je trouve que cette question a été étudiée spécialement il y a quelques années dans un rapport soumis à l'honorable commissaire des terres de la couronne par M. A. W. Denis chargé de ce soin. Ce rapport contient tous les renseignements désirés et même au-delà de ce que je puis donner d'après ma propre connaissance du pays. J'en ai fait quelques extraits que j'annexe au présent rapport. (2)

LES DIVERSES ROUTES PROJETÉES.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DU CANADA.

Après avoir décrit les lignes qui viennent d'être explorées et soumis l'estimation des travaux qui seront nécessaires pour construire les ponts et faire les nivellements sur chacune, il me reste maintenant à parler des routes projetées qui me paraissent dignes d'attention, et que l'on pourra trouver praticables après en avoir fait faire des études plus complètes.

Qu'il soit bien compris que je ne donne pas comme praticables toutes les lignes dont je vais parler; je crois que quelques-unes le sont, et je ne connais pas assez les autres pour me permettre d'émettre une opinion décisive à leur endroit. Mais les lignes et les combinaisons de lignes dont je vais m'occuper sont celles qui, après des examens partiels et des renseignements acquis, m'ont paru obtenir le plus de chances de praticabilité. Je les décris et les classe de manière à ce qu'on puisse décider laquelle ou lesquelles de ces routes devront subir une étude plus complète.

Ces lignes peuvent être rangées en trois séries :—

Première série :—*Les routes de la frontière*, qui comprennent les lignes projetées qui touchent ou traversent à un ou plusieurs endroits la frontière des Etats-Unis.

Deuxième série ; *Les lignes centrales*, qui comprennent celles qui traversent le pays dans l'intérieur et passent à une certaine distance de la frontière comme du golfe.

(1) *Vide* appendice A.

(2) *Vide* appendice B.

Troisième série ; *Les routes de la Baie des Chaleurs*, qui comprennent les lignes qui viennent toucher aux eaux du golfe St. Laurent, dans la Baie des Chaleurs.

On peut suivre toutes ces différentes lignes sur la carte générale ci-jointe ; elles sont numérotées consécutivement de l'ouest à l'est. On a déterminé la longueur de chacune en mesurant la distance offerte par la carte et en y ajoutant un certain chiffre pour représenter les courbes. Ce chiffre a pour base la différence du chaînage réel sur le terrain et la longueur telle que donnée sur la carte. Ce mode de comput des distances peut n'être pas strictement exact ; cependant, il est encore, vu les circonstances, le plus correct que l'on puisse adopter, et il se rapproche assez de la vérité.

LES ROUTES DE LA FRONTIÈRE.

Ligne No. 1.—Cette ligne devait être destinée à relier le chemin de fer Grand Tronc, à la Rivière-du-Loup, avec celui qui existe aujourd'hui du voisinage de Woodstock à St. André. Une étude du pays fut faite par M. T. S. Rubidge en 1859 et 60, et son rapport, que l'on a bien voulu me passer, contient beaucoup de renseignements précieux dont la plupart s'appliquent à toutes les routes de la frontière. (*Vide* appendice C.) Cette ligne, en s'éloignant de la Rivière-du-Loup, devait côtoyer la vallée de la rivière Verte jusqu'aux plateaux d'épanchement du St. Laurent et de la rivière St. Jean, situés à 880 pieds au-dessus du niveau de la mer ; puis, s'avancait dans une direction à peu près parallèle au chemin de Témiscouata jusqu'aux chûtes de la rivière Cabaneau, se dirigeait ensuite vers la source des eaux de la rivière aux Perches et atteignait par la vallée de cette rivière les établissements Dégelé, situés à l'extrémité sud du lac Témiscouata. A partir du Dégelé, la ligne devait côtoyer la rivière Madawaska jusqu'à celle de St. Jean au village des Petites Chûtes.

Des Petites Chûtes, elle suivait la rive droite de la rivière St. Jean, qu'elle traversait aux Grandes Chûtes, côtoyait la rive gauche jusqu'à Woodstock et devait se relier au chemin de fer de St. André à un endroit favorable, probablement par la vallée de la rivière aux Anguilles. On n'a pas fait l'exploration scientifique de cette ligne, mais on la croit praticable, à part la section comprise entre la Rivière-du-Loup et les établissements du Dégelé sur laquelle on a des doutes. Mais en supposant qu'il serait impossible d'y ouvrir une ligne droite, on pourrait par un détour, soit à l'ouest par la vallée de la rivière St. François, ou à l'est, par la rivière des Trois-Pistoles, les eaux de l'Ashberish et le lac Témiscouata, trouver un passage praticable, mais augmentant notablement la distance.

Voici l'estimation des distances à partir de la Rivière-du-Loup par cette ligne :

	MILLES DE CHEMIN DE FER		Total.
	Construits	Non construits.	
<i>De la Rivière-du-Loup à St. André.</i>			
De la Rivière-du-Loup à la jonction avec le chemin de fer de St. André.....	.....	210	210
Par le chemin de fer de St. André.....	67	.....	67
Total.....	67	210	277
<i>De la Rivière-du-Loup à St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup à la jonction avec le chemin de fer de St. André.....	.....	210	210
Par le chemin de fer de St. André.....	27	.....	27
Ligne explorée depuis le chemin de fer de St. André par Oromocto à St. Jean.....	.....	82	82
Total.....	27	292	319
<i>De la Rivière-du-Loup à Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup à St. Jean, comme ci-dessus.	27	292	319
Chemin de fer de St. Jean à Moncton.....	90	.....	90
Moncton à Truro.....	6	109	115
Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	184	401	585

Ligne No. 2.—Cette ligne est tracée sur la carte depuis la Rivière-du-Loup à un point donné sur la rivière des Trois-Pistoles, au-dessus du confluent de l'Abawisquash, sur laquelle il faudra jeter un pont coûteux.

La section comprise entre la Rivière-du-Loup et cet endroit ressemble à celles que l'on a déjà décrites. La ligne en partant des Trois-Pistoles se dirige vers le lac Témiscouata par le lac et la rivière Ashberish, côtoie le bord occidental du lac Témiscouata jusqu'au Dégelé, descend de là dans la vallée de la rivière Madawaska jusqu'aux Petites Chûtes et la rivière St. Jean jusqu'à St. Bazile. Au lieu de suivre, à partir de ce point, les bords de la rivière St. Jean jusqu'à Woodstock, comme le fait la ligne No. 1, cette dernière se confond avec celle de l'exploration faite il y a à peu près trois ans par la compagnie du chemin de fer de St. André, alors qu'elle songeait sérieusement à étendre sa ligne jusqu'au Canada. Cette ligne s'éloigne de la rivière St. Jean près de St. Bazile et traverse la Grande Rivière à environ dix milles de sa décharge; elle passe ensuite 5 milles à l'est des Grandes Chûtes, traverse la Tobique à environ 15 milles de son embouchure, et revient ensuite, ainsi que la carte l'indique, par les rivières Otelloch et Munquart à la rivière St. Jean, au ruisseau du Bois-Franc. A cet endroit, la ligne traverse la rivière St. Jean sur un pont qui aura 100 pieds de haut et 800 pieds de long, et se continue jusqu'à ce qu'elle vienne rejoindre la voie du chemin de fer actuel à St. André, qui est le terminus et se trouve à 4 milles à l'ouest de Woodstock.

Les rapports d'exploration de cette ligne s'appliquant à la partie septentrionale jusqu'aux Petites Chûtes, m'ont été donnés par les représentants de la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada, à qui je saisis cette occasion d'exprimer ma gratitude. On trouvera ces renseignements à l'appendice D. L'exploration scientifique de cette ligne n'a été faite que sur 27 milles environ au nord de Woodstock; le reste jusqu'aux Trois-Pistoles n'a été exploré qu'en partie. On croit qu'il existe des obstacles sérieux, sinon insurmontables à l'exécution du projet entre le passage de haut niveau de la rivière St. Jean et celui de la rivière Tobique, de même que près du Dégelé sur le lac Témiscouata.

L'estimation donnée dans son rapport ci-annexée par l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer de St. André, par le coût de l'entreprise par mille ne s'applique, je suppose, qu'au nivellement.

L'estimation des distances par cette ligne s'établit comme suit, savoir :—

	MILLES DE CHEMIN DE FER.		
	Construits.	Non construits.	Total.
<i>A St. André.</i>			
De la Rivière-du-Loup à la jonction avec le terminus actuel du chemin de fer du Canada et du Nouveau-Brunswick, à l'ouest de Woodstock		223	223
Par le chemin de fer jusqu'à St. André.....	87	.....	87
Total.....	87	223	310
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup à Woodstock, comme ci-dessus .....	.....	223	223
Par le chemin de fer jusqu'à l'extension projetée depuis St. Jean.....	45	.....	45
Par la ligne explorée par la Vallée Douglass jusqu'à St. Jean.....	.....	82	82
Total.....	45	505	350
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup à St. Jean, comme ci-dessus.	45	305	350
Chemin de fer de St. Jean à Moncton.....	90	.....	90
“ de Moncton à Truro.....	6	109	115
“ de Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	202	414	616

Ligne No. 3.—Depuis la Rivière-du-Loup jusqu'aux Grandes Chûtes, cette ligne est la même que celle No. 1. Des Grandes Chûtes, elle traverse à la rivière aux Saumons et rejoint le prolongement projeté du chemin de fer du Canada et du Nouveau-Brunswick explorée par M. Buck, ingénieur de cette compagnie (*vide appendice D.*) elle suit alors la ligne d'exploration de ce dernier, traverse la Tobique jusqu'à la source de la rivière Munquart, d'où elle traverse pour rejoindre la ligne explorée l'été dernier près des fourches de la Miramichi, à partir de cet endroit elle se confond avec la ligne explorée sur la rivière Keswick jusqu'à Fredericton, où elle traverse la rivière St. Jean et rejoint une ligne explorée récemment par M. Burpee d'après les ordres du gouvernement du Nouveau-Brunswick, depuis Fredericton jusqu'à la ville de St. Jean.

Cette ligne est la plus directe entre la Rivière-du-Loup et St. Jean qui puisse être praticable. Elle croise et recroise "la ligne à vol d'oiseau" tirée entre les deux points extrêmes et l'angle N. E. du Maine, pas moins d'une douzaine de fois et ne s'en éloigne jamais de plus de 10 milles. On a bien, il faut l'avouer, quelques doutes sur la praticabilité de cette ligne entre les bras de la Miramichi et la rivière Tobique, de même qu'entre le Dégelé et la Rivière-du-Loup; mais ces endroits n'ont été explorés qu'imparfaitement, et on a de bonnes raisons de croire qu'une exploration soigneuse et régulière démontrerait la possibilité d'y tracer un aussi bon chemin que partout ailleurs. Cette ligne exigerait un pont dispendieux sur la rivière St. Jean, près de Fredericton, et un autre sur la même rivière à la ville de St. Jean.

L'estimation des distances à St. Jean et à Halifax s'établit comme suit, savoir :—

	MILLES DE CHEMIN DE FER.		
	Construits.	Non construits.	Total.
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup à Fredericton.....	.....	235	235
De Fredericton à St. Jean par l'Oromocto et Douglass. ....	.....	66	66
Total.....	.....	301	301
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup à St. Jean comme ci-dessus. ....	.....	301	301
de St. Jean à Moncton.....	90	...	90
de Moncton à Truro.....	6	109	115
de Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	157	410	567

LES ROUTES CENTRALES.

Ligne No. 4.—Cette ligne est la même que celle qui a été explorée l'été dernier depuis la Rivière-du-Loup jusqu'au lac de l'Aigle. De cet endroit, elle côtoie la petite rivière de l'Aigle jusqu'aux bras de la rivière Tolès, s'avance dans la direction générale des lacs Squatook, traverse les quartiers généraux de la rivière des Iroquois et vient aboutir au lac de la rivière Verte; elle suit alors la meilleure route qu'on puisse trouver jusqu'au bras le plus occidental de la rivière Ristigouche, côtoie cette rivière et peut rejoindre probablement par le ruisseau des Chasseurs la ligne explorée l'été dernier près de la source de la grande rivière; elle se confond ensuite avec la ligne explorée par les Deux Ruisseaux, la rivière Tobique, le bras nord de la Miramichi et la vallée de la Keswick jusque vis-à-vis Fredericton. Après avoir traversé la rivière St. Jean à cet endroit, elle suit la ligne d'exploration de M. Burpee de Fredericton à St. Jean par les vallées de l'Oromocto et Douglass. La seule partie de cette ligne qui n'ait pas été scientifiquement explorée est entre le lac de l'Aigle et la Grande-Rivière, distance d'environ 80 milles. La moitié à peu près de cette distance a été explorée partiellement, c'est-à-dire depuis les lacs Squatook jusqu'à la rivière Ristigouche, et on ne croit pas qu'il s'y rencontre des obstacles insurmontables. L'exploration et les examens qui ont été faite démontrent que le reste de la ligne est tout à fait praticable.

On doit admettre, néanmoins, que les ponts qui devront être jetés sur la rivière St. Jean formeront des travaux très considérables.

Voici l'estimation des distances sur cette ligne :

	MILLES DE CHEMIN DE FER.		Total.
	Construits.	Non construits.	
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup par l'Île et le lac de l'Aigle, les lacs Squatook, le lac de la rivière Verte, la Ristigouche, le ruisseau des Chasseurs et la ligne d'exploration de Fredericton.....	.....	260	260
De Fredericton, par la vallée Oromocto et Douglass à St. Jean.....	.....	66	66
Total.....	.....	326	326
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup à St. Jean, comme ci-dessus. ....	.....	326	326
De St. Jean à Moncton.....	90	.....	90
“ Moncton à Truro.....	6	109	115
“ Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	157	435	592

Ligne No. 5.—Cette ligne suit celle de l'exploration et a déjà été décrite. A partir de Fredericton jusqu'à St. Jean, elle longe la vallée Oromocto et Douglass de même que les lignes No. 3 et 4 et comme elle aussi traverse la rivière St. Jean en deux endroits. A l'exception de la partie qui s'étend du lac de l'Aigle aux sources de la Grande Rivière dont il est parlé dans cette description, la ligne a été explorée scientifiquement d'un bout à l'autre et sa praticabilité établie.

Voici l'estimation par cette ligne des distances à St. Jean et à Halifax.

	MILLES DE CHEMIN DE FER.		Total
	Construits.	Non construits.	
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup par l'Île et le lac de l'Aigle, le bras S. E. de la Tolédi, le bras N. O. de la rivière Verte, la vallée du Caribou, la vallée de la Gounamitz, le ruisseau de Boston, les Deux Ruisseaux, le bras N. de la Miramichi et la rivière Keswick jusqu'à Fredericton.....	.....	262	262
De Fredericton à St. Jean par la vallée Oromocto et Douglass.....	.....	66	66
Total.....	.....	328	328
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup à Fredericton, comme ci-dessus.....	.....	262	262
De Fredericton à St. Jean.....	.....	66	66
“ St. Jean à Moncton.....	90	.....	90
“ Moncton à Truro.....	6	109	115
“ Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	157	437	594

Ligne No. 6.—Cette ligne est la même que celle qui a été explorée l'été dernier jusqu'à la station d'Apohaqui du chemin de fer de St. Jean à Shédiac, et n'a pas besoin d'être décrite de nouveau. Les distances par cette ligne sont estimées comme suit, savoir :—

MILLES DE CHEMIN DE FER.

Construits. Non construits. Total.

A St. Jean.

De la Rivière-du-Loup par Fredericton et la tête du Grand Lac à Apohaqui.....	.....	343	343
D'Apohaqui par le chemin de fer actuel à St. Jean.	37	.....	37
Total.....	37	343	380

A Halifax.

De la Rivière-du-Loup à Apohaqui, comme ci-dessus.	.....	343	343
D'Apohaqui à Moncton.....	53	.....	53
De Moncton à Truro.....	6	109	115
“ Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	120	452	572

Ligne No. 7.—Cette ligne suit précisément la même route que la précédente depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à la tête du Grand Lac et touche en passant la rivière St. Jean, vis-à-vis Fredericton.

De la tête du Grand Lac, et au lieu de se diriger au sud vers Apohaqui, la ligne serre l'Est de près, traversant un terrain connu comme favorable, jusqu'à ce qu'elle vienne tomber sur le chemin de fer actuel de St. Jean à Shédiac à l'endroit qui sera jugé le plus convenable, à 12 ou 13 milles probablement de Moncton.

Voici l'estimation des distances par cette ligne :

MILLES DE CHEMIN DE FER.

Construits. Non construits. Total.

A St. Jean.

De la Rivière-du-Loup par la ligne explorée à la tête du Grand Lac.....	.....	304	304
De la tête du Grand Lac à la jonction avec le chemin de fer à l'ouest de Moncton.....	.....	45	45
Par le chemin de fer à St. Jean.....	77	.....	77
Total.....	77	349	426

A Halifax.

De la Rivière-du-Loup à la tête du Grand Lac comme ci-dessus.....	.....	304	304
De la tête du Grand Lac à la jonction de chemin de fer à l'ouest de Moncton.....	.....	45	45
Par le chemin de fer à Moncton.....	13	.....	13
De Moncton à Truro.....	6	109	115
De Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	80	458	538

Ligne No. 8.—Cette ligne est la même que la ligne No. 6 entre la Rivière-du-Loup et la rivière Ristigouche. De ce dernier point, elle suit le ruisseau de Borton à celui de Jardine et passe de ce chemin à la vallée du bras de Sisson de la rivière Tobique par un chemin connu ;—on suppose qu'en côtoyant ce bras de rivière, elle arrive non sans difficultés par les fourches et le bras droit de la rivière Tobique au Lac Long ou Tobique ;—la ligne est alors tracée sur la carte jusqu'aux sources du ruisseau à l'Eau Claire, et se dirige par une route explorée en mars de l'année dernière par M. Tremaine, I. C., d'après mes ordres, vers le ruisseau des Roches, puis delà par la rivière Miramichi jusqu'à Boiestown ; de ce dernier lieu, la ligne se dirige à la tête de la navigation sur le Grand Lac où elle croise la ligne explorée No. 6 qu'elle suit jusqu'à la station d'Apohaqui.

Une grande partie de cette ligne, depuis la rivière Ristigouche jusqu'au Grand Lac, n'a pas été étudiée scientifiquement et n'a été explorée que par section :—cependant le

pays est assez connu pour faire croire qu'on peut tracer une ligne praticable dans la direction générale de la route indiquée. D'un autre côté, il ne faut pas se cacher qu'il faudra y faire des nivellements considérables et de grands travaux d'art. On trouvera à l'appendice E, le rapport de M. Tremaine sur l'exploration anéroïde faite par lui de Boiestown à travers les terres hautes de la Tobique.

Voici les distances approximatives de St. Jean à Halifax par cette ligne :—

	MILLES DE CHEMIN DE FER		
	Construits.	Non construits.	Total.
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup, par la ligne d'exploration à la Ristigouche.....	.....	120	120
De la Ristigouche, par les fourches de la Tobique et Boiestown à la tête du Grand Lac.....	.....	148	148
De la tête du Grand Lac par la ligne explorée à Apohaqui.....	.....	39	39
D'Apohaqui à St. Jean.....	37	.....	37
Total.....	37	307	344
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup à la tête du Grand Lac, comme ci-dessus.....	.....	268	268
Du Grand Lac à Apohaqui.....	.....	39	39
D'Apohaqui, par le chemin de fer à Moncton.....	53	.....	53
De Moncton à Truro.....	6	109	115
“ Truro à Halifax.....	61	.....	61
Tota.....	120	416	536

Ligne No. 9.—Cette ligne suit la même direction que la dernière (No. 8) de la Rivière-du-Loup à la tête du Grand Lac. Du Grand Lac, au lieu de se diriger à Apohaqui sur la ligne explorée, elle se dirige à l'est à travers un pays où l'on ne rencontre aucune difficulté jusqu'à un point d'intersection avec le chemin de fer actuel, à environ 13 milles à l'ouest de Moncton.

On évalue comme suit les distances par cette ligne, savoir :—

	MILLES DE CHEMIN DE FER		
	Construits.	Non construits.	Total.
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup à la tête du Grand Lac, même que la ligne No. 8.....	.....	268	268
Du Grand Lac à la jonction de chemin de fer près Moncton.....	.....	45	45
Par le chemin de fer à St. Jean.....	77	.....	77
Total.....	77	313	390
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup au point d'intersection, à l'ouest de Moncton, avec le chemin de fer.....	.....	313	313
Par le chemin de fer à Moncton.....	13	.....	13
De Moncton à Truro.....	6	109	115
De Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	80	422	502

Ligne No. 10.—Cette ligne correspond avec les deux dernières, Nos. 8 et 9, de la Rivière-du-Loup au lac Tobique ;—elle se dirige ensuite entre le bras nord de la rivière Renous et la petite Miramichi sud-ouest, vers le village d'Indiantown qu'elle traverse. Cette

route est regardée comme très favorable par l'hon. P. Mitchell, du Nouveau-Brunswick. A partir d'Indiantown la ligne suit le tracé du Major Robinson jusqu'à la rivière Bouctouche d'où elle se dirige au sud vers Moncton. Cette ligne est sans contredit l'une des plus directes entre Halifax et la Rivière-du-Loup et peut être regardée à peu près comme praticable d'un bout à l'autre ; cependant, on ne saurait rien affirmer de positif tant qu'on n'aura pas des renseignements plus certains que ceux qu'on possède aujourd'hui.

La partie du pays la moins connue se trouve entre les lacs Tobique, les sources de la rivière Renous et la rivière Miramichi. M. Mitchell dit que les eaux de la Tobique se mêlent en cet endroit avec les sources de la petite Miramichi S.O. et que le pays est uni. Si tel est le cas, on a raison de croire qu'on peut facilement tracer une ligne de chemin de fer telle qu'indiquée :

On évalue sur cette ligne les distances comme suit, savoir :—

MILLES DE CHEMIN DE FER
Construits. Non construits. Total.

A St. Jean.

De la Rivière-du-Loup au lac Tobique.....	.....	180	180
Du lac Tobique à Indiantown.....	.....	64	64
D'Indiantown au chemin de l'E. et A. N.....	.....	82	82
Par le chemin de fer à St. Jean	96	.....	96
Total.....	96	326	422

A Halifax.

De la Rivière-du-Loup au chemin de fer de l'E. et A. N., comme ci-dessus.....	.....	326	326
De ce dernier chemin de fer à Truro.....	.....	109	109
De Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	61	435	496

Ligne No. 11.—Cette ligne correspond avec une ligne explorée (No. 6) de la Rivière-du-Loup au lac des Iles, et peut-être, jusqu'au lac de l'Aigle ; de cet endroit elle passe à la rivière Turadi située sur le même niveau, côtoie cette rivière et remonte celle de Rimouski jusqu'à la frontière du Canada et du Nouveau-Brunswick ;—elle traverse les hautes terres par une gorge facile et descend dans la vallée du bras sud de la rivière Sedgwick, d'où l'on suppose qu'elle continue à descendre graduellement par le bras sud de la rivière Sedgwick elle-même, jusqu'à la Ristigouche. On prétend qu'il se remonte des difficultés dans le bas du bras sud de la rivière Sedgwick ;—en supposant qu'elles entraînent dans de trop grands frais, je crois qu'on peut les éviter en suivant la direction générale de la ligne telle que tracée sur la carte, depuis la rivière Ristigouche jusqu'au lac Sedgwick, et de là au bas de la vallée principale. De la rivière Ristigouche, la ligne se dirige par le travers du ruisseau aux Cinq-Doigts vers le bras Sisson de la Tobique où elle rejoint la ligne (No. 8.) avec laquelle elle vient aboutir à Apohaqui. Les obstacles qu'on peut rencontrer sur cette route se trouvent dans le passage du ruisseau aux Cinq-Doigts au bras Sisson et en quelques endroits déjà mentionnés de la ligne No. 8 :—on ne suppose pas néanmoins qu'ils soient insurmontables.

On estime comme suit les distances sur cette ligne jusqu'à St. Jean et Halifax, savoir :—

MILLES DE CHEMIN DE FER
Construits. Non construits. Total.

A St. Jean.

De la Rivière-du-Loup par les rivières Rimouski et Sedgwick, les Fourches de la Tobique et Boies- town, à la tête du Grand Lac.....	.....	284	284
De la tête du Grand lac à Apohaqui.....	.....	39	39
D'Apohaqui par chemin de fer jusqu'à St. Jean....	37	.....	37
Total.....	37	323	360

	MILLES DE CHEMIN DE FER.		
	Construits.	Non construits.	Total.
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup à Apohaqui, comme ci-dessus.		323	323
D'Apohaqui par le chemin de fer à la jonction.....	59	.....	59
De la jonction à Truro.....	.....	109	109
De Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	120	432	553

Ligne No. 12.—Cette ligne est la même que la dernière à partir de la Rivière-du-Loup jusqu'à la tête du Grand Lac, où elle se dirige à l'est et va croiser la ligne du chemin de fer actuel à quelques milles à l'ouest de Moncton. On évalue comme suit les distances :—

	MILLES DE CHEMIN DE FER.		
	Construits.	Non construits.	Total.
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup à la tête du Grand Lac, même chose que No. 11.....	.....	284	284
De la tête du Grand Lac à la jonction à l'ouest de Moncton.....	.....	45	45
De la jonction par le chemin de fer à St. Jean.....	77	.....	77
Total.....	77	329	406

<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup à l'intersection avec le chemin de fer à l'ouest de Moncton, tel que ci-dessus.. ..	.....	329	329
Par le chemin de fer à Moncton.....	13	.....	13
De Moncton à Truro.....	6	109	115
“ Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	80	438	518

ROUTES DE LA BAIE DES CHALEURS.

Il existe au sud de la rivière Ristigouche, au nord de la rivière Miramichi et à l'est de la ligne la plus orientale décrite ci-dessus, une région de plus de 60 milles de large et extrêmement défavorable à la construction d'un chemin de fer. Par suite du caractère inégal et montagneux de ce district, il est impossible de songer à y faire passer un chemin de fer ; et c'est pourquoi toutes les lignes déjà décrites passent à l'ouest de cette région montagneuse, tandis que celles dont il va être question tournent à l'est et côtoient les bords de la Baie des Chaleurs. Nous les avons classées sous ce dernier nom afin de les distinguer des routes du centre et de la frontière.

Ligne No. 13.—Cette ligne poursuit la même direction que la ligne No. 11 depuis la Rivière-du-Loup par le lac des Îles, la rivière Tolédi et la rivière Rimouski jusqu'au lac Sedgwick. De Sedgwick, on croit que cette ligne peut être tracée presque dans la vallée de la Métapédiac et de là jusqu'à la Ristigouche. On doit avouer que ceci cependant n'est qu'une supposition, qui a pour base, non la connaissance des localités, car les explorations n'ont pas été poussées jusque-là, mais la connaissance du caractère général du pays. Dans le cas où cette supposition serait inexacte, il est probable qu'on peut faire passer la ligne un peu plus au nord, tel qu'indiqué sur la carte, jusqu'à la vallée de la Métapédiac et de là à la rivière Ristigouche. (*)

(*) Un parti fut envoyé pour chercher une ligne partant de la rivière Métapédiac dans une direction ouest, suivant la vallée de l'un de ses tributaires et de là allant traverser la rivière Rimouski :—d'après les rapport que j'ai reçu, il paraît probable qu'on peut tracer une ligne praticable qui suivrait la vallée du ruisseau Métallique, à 5 milles en bas des fourches de la Métapédiac, et s'avancerait le long de plusieurs lacs jusqu'à la rivière Rimouski, et aboutirait par la vallée de la rivière Torcadia à la rivière Aberquash. (*Rapport du capitaine Henderson.*)

Les deux routes ont à peu près la même longueur jusqu'à un terminus commun sur la rivière Ristigouche à l'embouchure de la Métapédiac. On ne saurait se faire une juste idée de leur mérite respectif, qu'après les avoir fait explorer; pour le moment, on ne peut dire si l'une de ces deux routes offrira probablement un moyen avantageux de communication.

Depuis l'embouchure de la Métapédiac, la ligne se confond avec le tracé du major Robinson jusqu'à Indiantown sur la rivière Miramichi, d'où elle se dirige presque franc sud vers la tête du Grand Lac, et de là par le tracé déjà exploré jusqu'à Apohaqui.

On ne suppose l'existence d'aucun obstacle sérieux entre Indiantown et le Grand Lac. Voici l'estimation des distances par cette ligne :—

	MILLES DE CHEMIN DE FER.		Total.
	Construits.	Non Construit.	
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup par la Pétapédiac et la Ristigouche jusqu'à Dalhousie.....	.....	183	183
De Dalhousie à Bathurst.....	.....	53	53
“ Bathurst à Indiantown.....	.....	59	59
“ Indiantown par la tête du Grand Lac à Apohaqui.....	.....	92	92
D'Apohaqui par le chemin de fer à St. Jean.....	37	.....	37
Total.....	37	387	424
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup par Dalhousie, Bathurst et le Grand Lac à Apohaqui, comme ci-dessus....	.....	387	387
D'Apohaqui par le chemin de fer à Moncton.....	53	.....	53
De Moncton à Truro.....	6	109	115
“ Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	120	496	616

Ligne No. 14.—Cette ligne coïncide avec la précédente—No. 13, de la Rivière-du-Loup à Indiantown; mais ici, au lieu de se diriger sud vers Apohaqui, elle gagne le sud-est et se confond presque entièrement avec le tracé du major Robinson jusqu'à Moncton.

Estimation des distances par cette ligne :—

	MILLES DE CHEMIN DE FER.		Total.
	Construits.	Non construits.	
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup par les rivières Rimouski, Pétapédiac et Ristigouche, par Dalhousie et Bathurst jusqu'à Indiantown, même que No. 13.....	.....	295	295
D'Indiantown au chemin de fer Est et Nord-Est....	.....	82	82
Par le chemin de fer à St. Jean.....	96	.....	96
Total.....	96	377	473
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup au chemin de fer E. et N.-E., comme ci-dessus.....	.....	377	377
Du chemin de fer E. et N.-E., à Truro.....	.....	109	109
De Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	61	486	547

Ligne No. 15.—Cette ligne est connue sous le nom de tracé du major Robinson. Elle part de la Rivière-du-Loup, se dirige vers la traverse des Trois-Pistoles dont on a déjà parlé et s'éloigne de la rive sud du St. Laurent pendant 8 à 12 milles, jusqu'à la

rivière Métis. De Métis, la ligne se dirige vers la vallée de la Métapédiac, qu'elle descend jusqu'à la rivière Ristigouche, qui la conduit à la Baie des Chaleurs, elle côtoie les rives de la baie jusqu'à Bathurst, traversant en chemin les villages de Campbelltown, et Dalhousie. De Bathurst, elle se dirige par les rivières Nipissiguit et le bras N. O. de la Miramichi à Indiantown sur le bras S. O. de la Miramichi;—delà, elle traverse une région qu'on dit favorable pour atteindre l'Isthme entre le coude du Petit-Codiac et Shédiac, d'où elle se rend à la Nouvelle-Ecosse par une route déjà décrite.

Les dernières explorations ont établi que la section de la Métapédiac sera bien moins difficile et coûteuse qu'on l'avait d'abord supposé, c'est ainsi qu'au lieu de 12 ou 14 ponts qu'il faudra jeter sur le bras principal de cette rivière, ayant une moyenne de 360 à 450 pieds de long, pendant les 38 premiers milles nord de la Ristigouche, un seul suffira de 150 pieds d'ouverture. Il y aura de plus moyen de diminuer de beaucoup les travaux d'excavation en dérivant des courbes et en faisant des nivellements tout aussi avantageux et faciles que sur aucune voie ferrée d'Europe et d'Amérique.

Il a déjà été parlé des difficultés imprévues qu'on rencontrerait dans le voisinage de la rivière Métis; le pays entre ce point et les Trois-Pistoles a été exploré en partie en 1848; mais il faudra étendre cette exploration à divers autres points avant de faire aucun tracé définitif. Le pont de la rivière des Trois-Pistoles exigé par toutes les lignes déjà décrites, à l'exception de la première, constitue un ouvrage immense; suivant moi, celui de la rivière Rimouski à l'endroit où la ligne traverse à l'embouchure du Bois-Brûlé de Rousseau, ne sera pas moins considérable. Je crois néanmoins qu'on pourra éviter ce dernier ou du moins le rendre moins coûteux en descendant un peu plus au sud.

Entre l'embouchure de la Métapédiac et Moncton, la ligne traverse une région assez favorable, si l'on excepte les ponts qu'il faudra construire sur quelques-uns des principaux cours d'eau et qui, on le suppose, seront rien moins que considérables.

Evaluation des distances par cette ligne :—

	MILLES DE CHEMIN DE FER.		
	Construits.	Non construits.	Total.
<i>A St. Jean.</i>			
De la Rivière-du-Loup par les rivières Métis et Métapédiac à Dalhousie .....	.....	196	196
De Dalhousie à Bathurst.....	.....	53	53
De Bathurst au chemin de fer de l'Est à Nord-Est. ....	.....	141	141
Par ce dernier chemin de fer à St. Jean.....	96	.....	96
Total.....	96	390	486
<i>A Halifax.</i>			
De la Rivière-du-Loup par les rivières Métis, Métapédiac, par Dalhousie et Bathurst à Moncton ..	.....	390	390
De Moncton à Truro.....	.....	109	109
De Truro à Halifax.....	61	.....	61
Total.....	61	499	560

On peut maintenant présenter les distances des diverses routes en un seul tableau et remarquer qu'elles excèdent de beaucoup celles qui ont été données par le Major Robinson et par d'autres. Les augmentations que j'ai faites pour les courbes et que j'ai cru absolument nécessaires pour rendre mes évaluations plus correctes, sont probablement la cause de cet excédant. Le major Robinson porte à 635 milles la distance de Halifax à Québec. En ajoutant la distance entre Québec à la Rivière-du-Loup aux chiffres déjà donnés, la même route se trouve augmentée de 50 milles, c'est-à-dire d'un huitième sur le tout. Dans le cas où l'augmentation que j'ai faite pour les courbes, qui sera suffisante, j'en suis sûr, serait plus considérable qu'il ne le faut, mes évaluations auront au moins le mérite de se tromper en plus; d'un autre côté, toute erreur de ce genre n'effectuera pas la comparaison des diverses routes, attendu que j'ai suivi le même procédé à l'égard de toutes.

Tableau comparé des distances entre la Rivière-du-Loup, St. Jean et Halifax.

ROUTES.	No. de la ligne.	A ST. JEAN.			A HALIFAX.		
		Construits.	Non construits.	Total.	Construits.	Non construits.	Total.
Routes de la frontière.	1	27	292	319	184	401	585
	2	45	305	150	202	414	567
	3	00	301	301	157	410	561
Routes centrales.	4	00	326	326	157	485	592
	5	00	328	328	157	487	594
	6	37	343	380	20	452	572
	7	77	249	426	80	458	538
	8	37	307	344	120	416	536
	9	77	313	390	80	422	502
	10	96	326	422	61	485	496
Routes de la Baie des Chaleurs.	11	37	323	360	120	482	552
	12	77	329	406	80	488	518
	13	37	387	424	120	496	616
	14	96	377	473	61	586	547
	15	96	390	486	61	499	560

Sous le rapport de la distance totale de la Rivière-du-Loup à St. Jean, y comprenant la longueur des voies ferrées existantes, les différentes lignes occupent le rang qui suit, en commençant par les plus courtes :—

DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP A ST. JEAN.

<i>Ligne No.</i>	3, Route de la frontière,	longueur total.....	301 milles.
"	1,	"	319 "
"	4, Route centrale,	"	326 "
"	5,	"	328 "
"	2, Route de la frontière	"	350 "
"	11, Route centrale,	"	360 "
"	6,	"	380 "
"	9,	"	390 "
"	12,	"	406 "
"	10,	"	422 "
"	13, Route de la Baie des Chaleurs,	"	424 "
"	7, Route centrale,	"	426 "
"	14, Route de la Baie des Chaleurs,	"	473 "
"	15,	"	486 "

A l'égard maintenant de la longueur de voie ferrée à construire pour relier la Rivière-du-Loup à St. Jean, les diverses lignes se rangent dans l'ordre ci-dessus :—

<i>Ligne No.</i>	1, Route de la frontière à construire	.....	292 milles,
"	3,	"	301 "
"	2,	"	305 "
"	8, Route centrale,	"	307 "
"	9,	"	313 "
"	11,	"	323 "
"	4,	"	326 "
"	10,	"	326 "
"	5,	"	328 "
"	12,	"	329 "
"	6,	"	343 "
"	7,	"	349 "
"	14, Route de la Baie des Chaleurs,	.....	377 "
"	13,	"	387 "
"	15,	"	390 "

En comparant les distances de la Rivière-du-Loup à Halifax et en y ajoutant la longueur des voies ferrées existantes, on arrive à la classification suivante, savoir :—

<i>Ligne</i> No. 10, Route centrale, longueur totale	496 milles.
“ 9, “ “	502 “
“ 12, “ “	518 “
“ 8, “ “	536 “
“ 7, “ “	538 “
“ 14, Route de la Baie des Chaleurs,	547 “
“ 11, Route centrale, “	552 “
“ 15, “ “	560 “
“ 3, Route de la frontière, “	567 “
“ 6, Route centrale, “	572 “
“ 1, Route de la frontière, “	585 “
“ 4, Route centrale, “	592 “
“ 5, “ “	594 “
“ 2, Route de la frontière, “	616 “
“ 13, Route de la Baie des Chaleurs,	616 “

En comparant de nouveau la distance entre la Rivière-du-Loup et Halifax, sous le rapport de la longueur de la voie ferrée à construire, les diverses lignes se rangent dans l'ordre qui suit, savoir :—

<i>Ligne</i> No. 1, Route de la frontière à construire.....	401 milles.
“ 3, “ “	410 “
“ 2, “ “	414 “
“ 8, Route centrale “	416 “
“ 9, “ “	422 “
“ 11, “ “	432 “
“ 10, “ “	435 “
“ 4, “ “	435 “
“ 12, “ “	438 “
“ 6, “ “	452 “
“ 7, “ “	458 “
“ 14, Route de la Baie des Chaleurs,	486 “
“ 13, “ “	496 “
“ 15, “ “	499 “

L'examen des tableaux ci-dessus conduit aux conclusions suivantes, à savoir que, la *ligne* No. 3 est la route de la frontière la plus courte à St. Jean. Elle a 301 milles de long et est à faire tout entière. La distance par cette ligne à Halifax est de 567 milles dont 157 milles sont construits, ce qui laisse 410 mille à construire.

La ligne No. 4.—Est la route centrale la plus courte à St. Jean ; longueur totale 326 milles ; à construire entièrement. La distance à Halifax par cette ligne est de 592 milles dont 157 milles sont construits ;—à faire 435 milles.

La ligne No. 13.—Est la route la plus courte de la Baie des Chaleurs à St. Jean : longueur totale 424 milles dont 37 milles construits et 387 milles à construire. La distance totale à Halifax par cette ligne est de 616 milles dont 120 milles de faits et 496 milles à faire.

La ligne No. 3.—Est la route de la frontière la plus courte à Halifax et à St. Jean : distances données ci-dessus.

La ligne No. 10.—Est la route centrale la plus courte à Halifax ; distance totale 496 milles, dont 61 milles de construits et 435 milles à construire.

Distance totale à St. Jean par cette même ligne est de 422 milles, dont 96 de faits et 326 à faire.

La ligne No. 14.—Est la route de la Baie des Chaleurs la plus courte à Halifax : —longueur totale 547 milles, dont 61 milles construits et 486 à construire. A St. Jean, la distance totale est de 473 milles, dont 96 milles faits et 377 milles à faire.

La plus courte de toutes les lignes à St. Jean est la route de la frontière No. 3.

La plus courte de toutes les lignes à Halifax est la route centrale No. 10 qui relie à la Rivière-du-Loup, St. Jean et Halifax.

La ligne No. 3.—A 25 milles de plus que la ligne No. 10 pour relier la Rivière-du-Loup avec St. Jean et Halifax ;—mais la distance totale à Halifax par la ligne No. 3 à 71 milles de plus que la ligne No. 10, tandis que la distance totale à St. Jean par la ligne No. 10 à 121 milles de plus que la ligne No. 3.

La voie la plus courte de la Rivière-du-Loup aux ports de l'Atlantique sur le territoire anglais est la ligne No. 1 à St. André.

La distance totale à St. André par cette ligne est évaluée à 277 milles, dont 67 milles sont déjà construits : le reste, 210 milles, est encore à faire.

La distance totale à St. Jean par la ligne No. 1 est de 319 milles dont 292 milles sont encore à faire.

La distance totale à Halifax par la ligne No. 1 est de 585 milles dont 401 milles sont à construire.

ÉLOIGNEMENT DE LA FRONTIÈRE.

Je vais maintenant, en conformité de mes instructions, donner la mesure de l'éloignement des diverses lignes de la frontière des Etats-Unis.

La ligne No. 1.—Côte la frontière sur environ 40 milles ; sur environ 80 autres milles elle ne s'en éloigne que de 3 à 12 milles.

La ligne No. 2.—Vient presque toucher la frontière du Maine à deux endroits, l'un à environ 10 milles au nord de Woodstock, l'autre à St. Basile et aux Petites Chûtes. Sur 120 milles, cette ligne ne s'éloigne de la frontière que d'une moyenne de 8 milles au plus.

La ligne No. 3.—Côte la frontière américaine sur environ 40 milles, après quoi elle s'en éloigne graduellement.

Les lignes Nos. 5, 6 et 7.—Ne sont en général pas plus rapprochées de la frontière que ne l'est le chemin de fer Grand Tronc dans les endroits où il l'est le plus de l'Etat du Maine ; en droite ligne, cette distance est de 27 à 28 milles. Cependant, les lignes 5, 6 et 7 s'en rapprochent davantage à un certain endroit, mais on croit qu'on peut les éloigner après une étude des lieux. La ligne No. 5 va de Fredericton à la ville de St. Jean en côtoyant la rive droite de la rivière St. Jean. Les lignes 6 et 7 ne traversent que la rivière.

Les lignes 8, 9, et 10.—Viennent chacune s'arrêter à 27 milles de la frontière en un seul endroit ;—mais elles en sont à une grande distance le reste de leurs parcours.

Les lignes 11 et 12.—Sont chacune à environ 30 milles de la frontière à leur point le plus rapproché ; elles en sont à une bien plus grande distance sur le reste du parcours.

Les lignes 13, 14 et 15.—Sont à la Rivière-du-Loup plus rapprochées de la frontière américaine qu'elles ne le sont partout ailleurs, vu qu'elles passent par la Baie des Chaleurs qui se trouve à une très grande distance de l'Etat du Maine.

VALEUR DES DIFFÉRENTES ROUTES POUR LE COMMERCE.

La question sur laquelle mes instructions me disent encore de faire rapport est celle des avantages comparatifs des diverses routes embrassées dans l'exploration, au point de vue commercial. Avant d'entreprendre cette tâche, je dois confesser l'incapacité où je me trouve de la remplir d'une manière satisfaisante. Les travaux de l'exploration m'ont tellement occupé durant le court espace de temps que nous avons eu pour la faire, qu'il m'a été impossible de donner à cette importante question toute l'attention qu'elle méritait. Néanmoins, voulant me conformer aux instructions du gouvernement, j'exprimerai ici les idées nécessairement incomplètes que me suis formées à cet égard.

Je ne perdrai pas mon temps à essayer d'établir une comparaison de la valeur commerciale respective des 15 lignes et combinaisons de lignes dont il a été question plu

haut; il suffira d'en parler sous trois chapitres généraux, les routes de la frontière, les routes centrales et celles de la Baie des Chaleurs. La partie de l'exploration de la Nouvelle-Ecosse étant la même pour toutes les routes qui traversent le Nouveau-Brunswick sera laissée de côté, ainsi que les objections militaires que l'on pourrait faire contre les lignes de la frontière ou toute autre route. Je traiterai séparément du *trafic local* et du *trafic direct* ou de *long parcours*.

TRAFIC LOCAL.

La vallée de la rivière St. Jean est assez bien établie depuis la Baie de Fundy jus- qu'aux Petites Chûtes où commence le portage de Témiscouata à la Rivière-du-Loup, (ayant environ 75 milles de long.)

La coupe de bois pour le commerce se fait maintenant dans le Nouveau-Brunswick en grande partie dans le haut de la rivière St. Jean, et on tire surtout des Etats-Unis l'approvisionnement des chantiers qu'on ne peut trouver sur les lieux. Cet approvisionnement se fait par eau jusqu'à la ville de St. Jean et de là en remontant la rivière. C'est pourquoi, un chemin de fer qui traverserait cette région, à partir de la Rivière-du-Loup, approvisionnerait de produits canadiens, non-seulement les chantiers du Nouveau-Brunswick, mais encore ceux de l'Etat du Maine, et aurait pour résultats de développer l'industrie et les ressources de ces vastes districts. A l'heure qu'il est, les farines canadiennes se rendent à 60 milles du St. Laurent, après avoir passé par Portland ou New-York, puis par St. Jean, d'où elles remontent la rivière en vapeurs ou en bass. Il est évident que la construction du chemin de fer intercolonial sur la frontière, améliorerait de beaucoup ce commerce pour l'exploration des bois et donnerait naissance à un trafic qui formerait un article assez considérable dans le cahier des revenus de cette grande entreprise. On prétend qu'il ne s'importe pas moins de 80,000 barils de farine, lard et autres produits par année dans la vallée de la rivière St. Jean, au nord de Woodtock, et que la population de cette région, en y comprenant le comté d'Aroostook, dans l'Etat du Maine, s'élève à 40,000 âmes.

La route centrale se trouvera à traverser un pays presque désert, car du St. Laurent à la Miramichi on ne rencontre qu'un seul établissement composé de quelques familles sur la rivière Tobique. Néanmoins, en ouvrant des chemins de chaque côté à l'est et à l'ouest, la vallée de la rivière St. Jean et le comté de Ristigouche se trouveront en rapport avec la ligne du chemin de fer qui pourra ainsi desservir une bonne partie de leur trafic. Ce tracé permettra au chemin de fer d'approvisionner le commerce de bois et déterminera la colonisation des grands et fertiles districts de cette région. Comme ligne de communication il aura sur le commerce et le progrès du Nouveau-Brunswick le même effet qu'a produit la rivière St. Jean, avec cette différence en sa faveur qu'il sera ouvert pendant douze mois de l'année au lieu de six.

Rien n'empêche de croire que cette grande voie de communication artificielle fera établir l'intérieur du pays sur presque tout son parcours, en bien moins de temps que n'en a pris la colonisation pour s'étendre sur toutes les terres à portée de la rivière; de cette manière prendra naissance et se développera un trafic qui n'existe même pas aujourd'hui.

La route de la Baie des Chaleurs traverse au contraire un pays déjà partiellement établi et sera de la plus haute importance pour Campbelltown, Dalhousie, Bathurst, Chatham et les autres petites villes et villages semés sur le littoral du golfe. Comparé aux deux autres tracés, il ne favorisera peut-être pas autant le commerce de bois du Nouveau-Brunswick, ni ne mettra en valeur autant de terres incultes, quoiqu'il traverse de grands districts susceptibles de colonisation et encore vierges de toute habitation.

Mais on se fera une idée plus exacte du trafic local actuel en comparant la population qui se trouve le long de chaque route.

La population traversée par le tracé de la frontière comprend les comtés de Victoria, de Carleton, de York et la moitié de Sunbury et de Queens et s'élève, d'après le dernier recensement à 57,175 âmes, auquel chiffre on peut ajouter 20,000 représentant la population N. et N. E. de l'Etat du Maine qui touche au Nouveau-Brunswick et qui sera desservie par le chemin de fer. En tenant compte maintenant de la population du portage de Témiscouata et de son accroissement naturel depuis le dernier recensement, on aura donc un chiffre de 80,000 âmes comme représentant la population au milieu de laquelle passera le tracé de la frontière.

La population traversée par le tracé central se borne principalement au noyau qui se trouve au sud de la Miramichi, comprenant environ la moitié des comtés de Queens, de Sunbury et d'York, et peut s'évaluer à 21,404 âmes; en y ajoutant 12,575 pour les comtés de Victoria et de Ristigouche et une partie de la pointe N. E. du Maine, on aura une population d'environ 40,000 âmes disséminée plus ou moins sur le tracé ou du moins étant située à sa portée.

La ligne de la Baie des Chaleurs traverse les comtés de Kent, Northumberland, Gloucester et Ristigouche, dans le Nouveau-Brunswick, et de Bonaventure et de Rimouski, en Canada. D'après le dernier recensement, la population de ces comtés s'élève au total de 88,541 âmes; en tenant compte d'une partie du comté de Gaspé et de l'accroissement naturel qui a dû se faire depuis le dernier recensement, on peut sans crainte porter à 90,000 le chiffre de cette population.

Il s'en suit donc d'après ces données que la moyenne d'habitants pour chaque mille des différents tracés s'établit comme suit, à peu près; savoir:—

Ligne de la frontière	260	par mille de chemin de fer.
“ centrale	122	“ “
“ de la Baie des Chaleurs	235	“ “

Ainsi, sous le rapport du trafic local, le chemin de fer le plus avantageux, d'après les calculs ci-dessus, serait celui de la frontière, et le moins favorisé serait celui du centre.

Si on prend maintenant la population comme base d'évaluation du trafic local, on établira à peu près comme suit la moyenne d'habitants par mille entre la Rivière-du-Loup et la limite nord de la Nouvelle-Ecosse qui existera lors de l'achèvement du chemin de fer intercolonial, comparée à la moyenne du Canada et des Etats-Unis, savoir:

Tout le Nouveau-Brunswick et la partie du Canada située à l'est de la Rivière-du-Loup.....	534	par mille de chemin de fer (projeté)
Tout le Canada.....	1330	“ “ (construit)
Les Etats-Unis.....	environ 1000	“ “ “

Ces calculs donnent une idée, imparfaite il est vrai, mais suffisante de la valeur comparative du trafic local qui se fera lors de l'ouverture d'une ligne de voie ferrée à travers le pays

TRAFIC DE LONG PARCOURS OU DIRECT.

On doit tout d'abord établir une distinction entre “ le trafic direct des marchandises ” et “ le transport direct des voyageurs, ” attendu que les premières cherchent toujours le débouché le plus court vers les ports de l'Atlantique, tandis que les seconds s'attachent surtout à la route qui les conduit au plus tôt à leur destination, laquelle route peut n'être pas toujours celle qui est la plus courte pour le port le plus voisin.

Les ports de Montréal et de Québec sont sans doute les plus avantageux durant la belle saison pour l'expédition du gros fret du Canada en Europe;—mais ils se ferment pendant l'hiver et ne restent ouverts que pendant cinq mois de l'année.

St. André et St. Jean sur la Baie de Fundy, se trouvant, par les tracés ci-dessus, les ports anglais les plus voisins du Canada, deviendraient des débouchés précieux pour les produits canadiens pendant que les autres resteront fermés.

Les produits canadiens peuvent, à l'heure qu'il est, être expédiés de n'importe quel havre américain en hiver: c'est pourquoi, en supposant que le Traité de Réciprocité soit renouvelé, il s'agit de savoir lequel des ports américains sur l'Atlantique ou des ports anglais sur la Baie du Fundy sera d'un accès le plus facile en hiver.

Le port américain le plus voisin de Toronto est New-York, comme Portland l'est de Montréal;—les distances les plus courtes entre les divers ports dont-il a été question plus haut sont comme suit, savoir:—

De Toronto à New-York directement.....	540	milles.
“ St. André par la Rivière-du-Loup.....	389	“
“ St. Jean par la Rivière-du-Loup.....	913	“
De Montréal à Portland directement	297	“
“ St. André par la Rivière-du-Loup.....	559	“
“ St. Jean par la Rivière-du-Loup.....	583	“

Il est donc évident que, par leur position favorable, New-York et Portland continueront d'être les débouchés d'hiver les plus commodes pour le fret canadien, tant que le gouvernement américain n'imposera pas de restrictions sur le commerce canadien. Dans le cas où des entraves arrêteraient le commerce canadien aux frontières américaines, le chemin de fer intercolonial aurait le transport d'hiver de tout le fret qui en vaudrait la peine entre les ports des provinces d'en bas et le Canada;—et comme le prix du transport dépendrait en grande partie de la longueur du parcours, il serait très important de choisir le tracé le plus court et le plus favorable au meilleur et au plus voisin port de mer sur la Baie de Fundy. C'est pourquoy, au point de vue du transport direct des marchandises, le tracé de la frontière l'emporte sur les autres; le tracé central vient en second lieu.

Vu le grand nombre de causes qui affectent le transport direct des marchandises, il est impossible d'en évaluer la valeur avec quelque certitude; mais lors même que la construction du chemin de fer intercolonial n'aurait que l'effet de rendre le commerce canadien indépendant des ports de mer américains, et d'empêcher par là les Etats-Unis de lui imposer des restrictions et des barrières, cette considération seule serait suffisante pour nous convaincre de son importance vitale pour le commerce canadien. Il n'est pas probable que les Américains se permettront d'entraver longtemps le transport du fret canadien, du moment qu'il s'apercevront que cette conduite le leur enlève:—et c'est à ce point de vue que l'on peut regarder le chemin de fer projeté, surtout pour la partie de la population du Canada située à l'ouest de Montréal, comme ayant d'autant plus de valeur pour elle qu'il sera moins employé au transport des produits vers les ports de mer.

TRANSPORT DIRECT DES VOYAGEURS.

Le port d'Halifax, par suite de son étendue et de sa facilité d'accès en toute saison de l'année, est, de l'aveu de tous, le terminus naturel du chemin de fer intercolonial. C'est à ce port, croit-on, que viendront s'embarquer les voyageurs pour l'Europe, de préférence à tout autre.

Halifax se trouve de 550 milles plus près de Liverpool que New-York, de 357 plus près que Boston, de 373 plus près que Québec et de 316 plus près que Portland; il n'y a pas à douter que pour un grand nombre de voyageurs ce ne sera pas une petite considération que de raccourcir la traversée de cette distance, du moment où ils pourront le faire en se rendant facilement à Halifax. Or, la construction du chemin de fer intercolonial rendra la chose aisée pour les voyageurs venant du Canada, au lieu de Québec ou de Portland, ce sera probablement d'Halifax que partiront alors les malles. On ne doit pas s'attendre à ce que les voyageurs de New-York fassent le tour par Montréal et la Rivière-du-Loup pour se rendre à Halifax et s'épargner 550 milles de traversée: mais telle est l'importance d'une courte traversée pour les Américains qu'ils ne tarderont pas à établir un chemin de fer par la voie la plus courte pour se rendre à Halifax, surtout lorsque la construction du chemin de fer intercolonial reliera St. Jean à Halifax par Moncton, et qu'il ne leur restera plus qu'à compléter la ligne de Bangor à St. Jean. On sait que Bangor est le terminus le plus oriental, à l'heure qu'il est, du réseau des voies ferrées américaines. Cette distance de Bangor à St. Jean est en partie explorée et est évaluée à 200 milles; l'Etat du Maine et le Nouveau-Brunswick attachent une très grande importance à la construction de cette ligne; déjà même les autorités des deux pays ont voté un crédit à cet effet, et je suis convaincu, par les moyens dont on s'y prend, que le chemin de fer sera fini en même temps sinon avant celui de la Rivière-du-Loup à Halifax.

On comprend dès lors qu'il serait peu sage de ma part de ne pas tenir compte de cette ligne projetée dans mes calculs sur le trafic probable du chemin de fer intercolonial.

La route de Bangor croiserait celle du Grand Tronc à la station de Danville, à 28 milles de Portland, et formerait un réseau non interrompu de voies ferrées s'étendant d'Halifax à Montréal et à toutes les parties du Canada. La distance entre Halifax et Montréal par cette ligne sera, croit-on, de 846 milles, tandis que les tracés de la frontière et du centre, qui sont plus courts entre le Canada et la Baie de Fundy (ligne Nos. 1 à 6) ont 871 milles de long. Il est évident, dès lors, que le transport des voyageurs par ces lignes sera exposé à une concurrence formidable, sinon réduit à peu de chose, du moment que ce chemin de fer américain sera construit.

Personne, en présence de tels faits, ne peut se cacher que le chemin de fer intercolonial rencontrera un puissant rival dans celui de Bangor pour le transport des voyageurs d'Europe par voie d'Halifax : mais le tracé de la Baie des Chaleurs, présente des avantages pour obvier à cet inconvénient, qu'il est bon de ne pas perdre de vue.

La carte annexée à ce rapport, montre que l'entrée de la Baie des Chaleurs est située de telle façon qu'elle est presque aussi proche de l'Europe que le havre même d'Halifax, et se trouve à quelques centaines de milles plus rapproché de Montréal et de tous les points à l'ouest de cette ville.

Quelques-unes des lignes projetées du chemin de fer viennent toucher le littoral de la Baie des Chaleurs à Dalhousie et à Bathurst ; ce dernier endroit ne peut, de l'aveu de tous, convenir à la navigation à vapeur, et Dalhousie quoique en possession d'un havre superbe et occupant l'extrémité occidentale de la baie, se trouve trop à l'intérieur. Il importe donc, pour réduire le plus possible la traversée en Europe, d'avoir un point d'embarquement situé aussi à l'est que possible, et de trouver un havre commode et spacieux à peu de distance de l'entrée de la baie. Un endroit appelé Shippigan, situé du côté sud-ouest de l'entrée de la baie, semble réunir tous ces avantages : c'est du moins ce qu'en disent les rapports sur les pêcheries d'eau douce et d'eau salée du Nouveau-Brunswick, qui se publient par autorité de cette province. (*)

HAVRE DU GRAND SHIPPIGAN.

Cette baie assez considérable est formée par les îles Shippigan et Pooksondie et la terre ferme, et se divise en trois havres commodes et spacieux, savoir : la grande anse d'Amagué, dans l'île Shippigan, dont la profondeur d'eau varie de 4 à 6 brasses,—la belle nappe d'eau appelée l'Anse St. Simon, à laquelle on arrive par un canal qui s'ouvre entre l'île Pooksondie et la terre ferme, d'un mille de large et de sept brasses d'eau d'une rive à l'autre. L'entrée principale de la Baie des Chaleurs à 5 brasses d'eau sur la barre, au-delà de laquelle la profondeur atteint 5 et 7 brasses jusqu'au point ordinaire d'embarquement, situé, au village vis-à-vis le moulin à scie à vapeur de MM. Moore et Harding. A partir de cet endroit jusqu'au Goulet on ne rencontre plus qu'environ 3 brasses d'eau. Les navires une fois dans Shippigan y trouvent un ancrage sûr, sont à l'abri de tous les vents et peuvent opérer leur changement par tous les vents. La différence des marées est d'environ sept pieds.

“ L'anse magnifique appelée St. Simon, dont le littoral est encore presque tout sauvage et désert, s'avance de quelques milles dans l'intérieur des terres en conservant une bonne profondeur d'eau jusqu'à son extrémité occidentale.”

Duncan McNeil, vieux pilote, employé souvent sur les vapeurs du gouvernement faisant escale aux ports du Nouveau-Brunswick, fait la description de Shippigan comme un havre spacieux, commode, à fond régulier d'argile bleue durcie, et offrant un abri sûr à tout navire contre tous les vents. Il ajoute qu'il y pourrait conduire n'importe quel navire en aucun temps, soit la nuit soit le jour, et qu'il se fierait entièrement à la sonde pour y entrer les navires dans les temps sombres ou mauvais.

D'autres personnes donnent le havre de Shippigan comme parfait, et les cartes de l'Amirauté s'accordent avec les descriptions ci-dessus sur les principaux points :—c'est ainsi que d'après elles la superficie du bassin donnant plus de trois brasses à basse marée est d'environ 2½ milles carrés, le double par conséquent de la grandeur du havre d'Halifax entre l'île St. George et les chenaux du bassin de Bedford. La seule objection que peut soulever le havre de Shippigan, vient de la difficulté présentée par le chenal d'entrée qui a environ 3 milles de long, est quelque peu tortueux et sans aucun point de conduite pour le moment : néanmoins, il a un demi-mille à peu près de large, n'offre aucun obstacle et varie de 5 à 9 brasses d'eau de profondeur à marée basse. Les sondages du chenal et de ses abords suffisaient pour s'y conduire.

On peut donc conclure de ce qui précède que la baie de Shippigan fournirait un excellent moyen de mettre en relations de transport de fret le chemin de fer intercolonial et les vapeurs transatlantiques.

(*) Ces rapports ont été rédigés par M. H. Perley, ci-devant du bureau d'Emigration de S. M. et ex-commissaire des Pêcheries.

Mais l'importance de Shippigan à cet égard ressortira encore mieux par une comparaison des distances :—

DISTANCE AVEC LIVERPOOL.

	Milles.
D'Halifax, (par le Cap Race).....	2466
De Shippigan (par le Cap Race).....	2493
De Shippigan, (par Belle-Isle).....	2318
<hr/>	
Différence contre Shippigan par le Cap Race.....	27
Différence en faveur de Shippigan par Belle-Isle.....	148

DISTANCE AVEC QUÉBEC.

D'Halifax, par Bangor et Danville.....	865
D'Halifax, par la Baie des Chaleurs.....	685
De Shippigan, par la Baie des Chaleurs.....	419
<hr/>	
Différence contre Halifax par le chemin de fer Intercolonial.....	266
Différence contre Halifax par le chemin de fer des États-Unis.....	446

DISTANCE AVEC MONTRÉAL.

D'Halifax par Bangor et Danville.....	846
De Shippigan, par le chemin de fer Intercolonial.....	575
<hr/>	
Différence contre la route des États-Unis.....	271

DISTANCE AVEC TORONTO.

D'Halifax par Bangor à Portland, Boston, Albany, et les Chûtes de Niagara.....	1300
De Shippigan par la ligne Intercoloniale et le chemin de fer Canadiens... ..	906
<hr/>	
Différence contre les routes des États-Unis.....	394

DISTANCE AVEC BUFFALO.

D'Halifax par Bangor, Portland, Boston et Albany.....	1210
De Shippigan par le chemin de fer Intercolonial et le Grand Tronc à Toronto, et par le "Great Western" aux Chûtes de Niagara et Buffalo.....	1012
<hr/>	
Différence en faveur du chemin de fer Intercolonial et des routes canadiennes.....	198

DISTANCE AVEC DÉTROIT.

D'Halifax par Bangor, Portland, Boston, Albany, Buffalo et Cleveland... ..	1572
D'Halifax " " " " " les Chûtes de Niagara et le chemin de fer "Great Western".....	1446
De Shippigan par le chemin de fer Intercolonial et le Grand Tronc.....	1137
<hr/>	
Différence en faveur de Shippigan et contre la route des États-Unis.....	435
Différence contre les États-Unis et le "Great Western".....	309

DISTANCE AVEC CHICAGO.

D'Halifax par Bangor, Portland, Boston, Albany, Buffalo, Cleveland et Toledo.....	1748
De Shippigan par le chemin de fer Intercolonial, Montréal, Toronto et Détroit.....	1418
<hr/>	
Différence en faveur de Shippigan et contre la route des États-Unis.....	330

DISTANCE AVEC ALBANY.

D'Halifax par Bangor, Portland et Boston.....	912
De Shippigan par le chemin de fer Intercolonial, la Rivière-du-Loup et Montréal.....	817
De Shippigan par le chemin de fer Intercolonial (la ligne No. 13) à Apohaqui, puis par St. Jean, Bangor, Portland et Boston.....	879
<hr/>	
Différence en faveur de Shippigan et du chemin de fer Intercolonial par la Rivière-du-Loup.....	95
Différence en faveur de Shippigan et de la route intercoloniale par Apohaqui.....	33

DISTANCE AVEC NEW-YORK.

D'Halifax, par Bangor, Portland et Boston.....	943
De Shippigan par le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, de là par le Grand Tronc à Sherbrooke et par le chemin de fer de la rivière Connecticut (1).....	927
De Shippigan, par le chemin de fer Intercolonial (ligne No. 13) à Apohaqui, de là par St. Jean, Bangor, Portland et Boston.....	910
<hr/>	
Différence en faveur de Shippigan et du chemin de fer Intercolonial par la Rivière-du-Loup.....	16
Différence en faveur de Shippigan et du chemin de fer Intercolonial par Apohaqui et St. Jean.....	33

DISTANCE AVEC ST. JEAN, N.-B.

D'Halifax par Moncton.....	266
De Shippigan, par Apohaqui.....	233
<hr/>	
Différence en faveur de Shippigan.....	33

Les comparaisons ci-dessus montrent que tandis que Shippigan de fait n'est pas plus éloigné de Liverpool que ne l'est Halifax, cette dernière ville l'est davantage par rapport aux endroits ci-dessous, savoir :

	Milles.
De Québec, (par le chemin de fer Intercolonial).....	266
“ Québec, (par la route des Etats-Unis).....	446
“ Montréal, (et de tous les endroits situés à l'ouest sur la ligne du Grand Tronc par le chemin de fer Intercolonial).....	266
“ Montréal, (par la route des Etats-Unis).....	271
“ Toronto, “.....	394
“ Buffalo, “.....	198
“ Détroit, “.....	435
“ Détroit, (par les Etats-Unis et le chemin de fer “Great Western”)...	309
“ Chicago, (par les Etats-Unis).....	330
“ Albany, “.....	95
“ New-York, “.....	16 et 33

On voit par les distances ci-dessus que Shippigan est de 33 milles plus près de St. Jean, Nouveau-Brunswick, Portland, Boston, New-York et de tous les points de l'ouest

(1) Cette route sera complète lors de l'achèvement d'un chemin de fer actuellement en voie de construction et ayant environ 30 milles de long par la vallée de la Massiwiippi. Ce chemin de fer reliera le Grand Tronc au sud de Sherbrooke avec la ligne de la rivière Connecticut, et formera une ligne directe avec New-York.

par la ligne intercoloniale jusqu'à Apohaqui qu'Halifax ne l'est par le tracé le plus court de ceux qui sont projetés aujourd'hui.

Il est donc évident dès lors que l'adoption de Shippigan comme trait d'union entre les vapeurs transatlantiques et le chemin de fer Intercolonial, non seulement ferait disparaître le danger de la concurrence provenant du prolongement de la ligne de Bangor, mais ferait de cette ligne même, au point de vue du fret, une source d'alimentation pour le chemin de fer Intercolonial. Il est également clair que la position si favorable de Shippigan, par rapport au Nouveau-Brunswick et au Canada, de même qu'à tout l'ouest des États-Unis et au littoral des grands lacs, serait des plus précieuses au chemin de fer Intercolonial, parcequ'elle serait de nature à lui assurer une large part du transport direct des voyageurs.

Ce port de la Baie des Chaleurs ne sera ouvert, il est vrai, que durant sept ou huit mois de l'année, le golfe St. Laurent n'étant pas regardé comme navigable pendant les mois d'hiver :—mais il faut bien se rappeler que la grande majorité des voyageurs font la traversée en été et que le chemin de fer Intercolonial leur offrira alors toute espèce d'avantages, sans compter qu'une grande partie des malles européennes et une foule d'articles légers transportés par exprès, qui cherchent toujours la voie la plus courte, pourraient bien aussi prendre cette route. Halifax deviendrait ensuite, pour une grande partie de l'hiver, le point de correspondance entre les vapeurs et le chemin de fer, lequel entrera alors en concurrence avec les lignes des États-Unis.

On peut faire cette objection au choix de Shippigan comme port d'escale pour les vapeurs transatlantiques, qu'il nécessitera la construction de 45 milles de chemin de fer de plus : mais la chose n'est pas indispensable pour le moment, et Dalhousie pourra très bien le remplacer en attendant que les circonstances rendent nécessaire le prolongement de la ligne jusqu'à Shippigan.

Mais, ce n'est pas tout, et d'autres avantages peuvent encore résulter, soit pour le commerce, soit pour la société, de l'établissement d'un port dans le golfe : je prendrai la liberté de renvoyer le lecteur à l'appendice F, pour en connaître la nature et les détails.

Voici maintenant, en résumant ce qui précède et autant que je puis en juger, les avantages comparatifs des divers tracés :

Le tracé de la frontière fournirait la somme de fret local la plus considérable et serait de première utilité au Canada en hiver pour le transport du gros fret direct.

Le tracé du centre, après celui de la frontière, serait le plus avantageux pour le transport direct des marchandises, et occuperait le premier rang comme moyen de coloniser le pays et de développer ses ressources.

Le tracé de la Baie des Chaleurs assurerait le transport le plus considérable de voyageurs européens, de malles et d'articles d'exprès, et ne le céderait qu'à une ligne de la frontière pour le transport du fret local.

Avant de décider lequel de ces avantages doit l'emporter et laquelle des routes doit avoir la préférence, il sera bon de peser et discuter la question sous toutes ses faces. N'étant pas appelé à faire cette décision, je m'abstiendrai d'exprimer une opinion. Je me contenterai d'ajouter que ce n'est pas sans hésitation ni sans défiance que j'ai fait les observations qui précèdent, à cause des difficultés sectionnaires qui hérissent cette partie du sujet : mais, j'ai dû, conformément à mes instructions, faire connaître la valeur commerciale des diverses routes, et dès ce moment il m'était impossible de passer sur les considérations principales (1) que j'ai, quoique bien imparfaitement, essayé d'esquisser dans les pages précédentes.

DIFFICULTÉS DE CLIMAT.

L'expérience ayant démontré que le climat de l'Amérique Britannique du Nord exerce une influence particulière sur les travaux de construction des chemins de fer, de même que sur la facilité avec laquelle on peut les entretenir et les utiliser, et les moyens dont on se sert pour remédier à ses influences grossissant considérablement les frais de construction,

(1) Lettre de l'hon. secrétaire provincial, Québec, 7 mai 1864.

je dois dire quelques mots de ce sujet avant d'entrer dans les détails du coût probable de l'entreprise projetée.

La gelée, dans les provinces du golfe, est très forte; elle pénètre le sol, mis à nu, à plusieurs pieds de profondeur et même en certains cas à trois ou quatre pieds. Dans les lieux découverts, comme les talus des tranchées et les culées, la neige part quelquefois, chassée par le vent, pour aller s'entasser sur la voie, d'où il faut ensuite l'enlever pour maintenir la circulation des trains; les endroits ainsi mis à nu restent sans protection contre la gelée qui, pour peu que le sol soit spongieux et humide, exerce alors des ravages assez considérables.

Quand les culées sont faites de certaines espèces de terres encore fraîches et sans liaison, on doit naturellement s'attendre à ce qu'elles boivent et gardent en grande partie les eaux des pluies d'automne, que les froids d'hiver ne tardent pas à venir durcir: lorsqu'arrivent ensuite les dégels du printemps, ces travaux se trouvent exposés à de rudes épreuves, et il arrive souvent qu'il faille consacrer des sommes assez considérables à réparer les ouvrages ainsi dégradés et à leur donner leur forme primitive. Il importe donc de faire entrer ces sources de dépenses en ligne de compte et de les prévoir de suite, afin de ne pas faire naître plus tard le désappointement sur le coût excessif de l'entretien des travaux; car quelque fidélité qu'auront mise à s'acquitter de leur tâche ceux qui seront chargés de l'entreprise, ils n'en seront pas moins exposés au blâme et aux reproches, parce qu'on imputera à leur négligence ou à leur ineptie ce qui dépend uniquement de la rigueur du climat: il est donc essentiel de calculer les dépenses de ce genre tant que les terrassements n'auront pas acquis ce degré de solidité et d'imperméabilité que seul le temps pourra leur donner.

Les deux premiers hivers ainsi que les dégels du printemps suivant sont les plus critiques pour les nouvelles culées; à la troisième année, ils n'exigent que peu ou point de dépenses.

Cependant, les tranchées ouvertes dans des sols remplis de sources ne se consolident pas si vite; chaque année, la fonte des neiges y délaie fréquemment la terre qui descend alors dans les fossés, franchit quelque fois le lit de la tranchée et couvre tout, lisses, traverses et chaussée d'une épaisse couche de boue. Ce fait se répète tous les ans dans plusieurs tranchées de chemins de fer actuels dans la Nouvelle-Ecosse, et provient sans aucun doute de la qualité particulière du sol et de l'influence du climat.

Le lit du chemin, même lorsqu'il est assez bien ballasté, est souvent sujet à être bouleversé par les dégels: le niveau du chemin change et l'irrégularité de surface qui s'ensuit ne cause pas peu de dommages aux lisses, attaches et autres parties du matériel du chemin, sans compter qu'il devient alors impossible de faire marcher les trains à leur vitesse ordinaire sans violer les règles de la prudence.

Ces bouleversements ne se bornent pas aux tranchées, car ils se produisent aussi quelquefois dans des endroits de niveau; mais ils sont toujours le résultat de la présence de l'eau dans le sol pénétré par la gelée. Les fossés remédient bien un peu à cette difficulté; mais ils sont insuffisants tels qu'on les fait en ce pays. Ils égoutent la surface, mais non le sous-sol où la gelée exerce autant de ravages, du moment qu'elle peut y pénétrer: c'est pourquoi j'en suis arrivé à la conclusion que, sous cette latitude, il faut non seulement égoutter la surface, mais encore le sous-sol au moyen d'un système complet de drainage. Ce système devrait enlever du sol toutes les eaux de source ou de pluie qui y séjournent, de même que celles qui viennent de la surface, et cela à une profondeur dépassant la limite des plus grandes gelées:—ainsi se trouverait surmontée une difficulté particulière au climat et rendus pour toujours solides et compacts le lit des chemins et les talus des tranchées.

Dans tous les ouvrages où la maçonnerie reste en contact avec la terre, il est toujours nécessaire de prendre ses précautions contre la dilatation produite par la gelée, mais ces précautions doivent être plus qu'ordinaires lorsqu'il s'agit de construire des ponts sur des rivières sujettes aux fortes inondations et aux débâcles des glaces.

Le climat du pays exige encore, pour le maintien du service des locomotives, qu'on s'assure tout le long de la ligne d'un approvisionnement d'eau que la gelée n'atteigne jamais; je n'ai pas besoin de dire de quelle importance est ce sujet pour la régularité des trains d'un chemin de fer. Il est donc indispensable de pourvoir aux frais de création d'un service d'eau à l'abri des gelées. Mais la principale difficulté de climat contre

laquelle aura à lutter l'entreprise est la neige; de la solution de cette difficulté dépend l'efficacité du chemin de fer Intercolonial comme moyen de communication pendant l'hiver. L'épaisseur de la neige, suivants les renseignements qui ont été pris, est assez variable sur le parcours du chemin projeté:—c'est ainsi que dans la Nouvelle-Ecosse et dans le sud du Nouveau-Brunswick, il ne paraît pas qu'elle soit plus forte que dans le Haut-Canada. Néanmoins, il est probable que la chute des neiges, tout en y étant plus considérable que dans le Haut-Canada, doit y varier davantage. On voit fréquemment dans la Nouvelle-Ecosse de grandes tempêtes de neiges suivies de dégels soudains, qui mettent la terre comparativement à nu dans certains endroits, tandis que dans d'autres la neige s'y amasse à une épaisseur considérable.

• Dans l'intérieur et au nord du Nouveau-Brunswick et du St. Laurent, la neige recouvre le sol du commencement à la fin de l'hiver, et atteint une profondeur moyenne de 3 à 4 pieds dans les bois. On prétend même que cette profondeur va jusqu'à 5 pieds et même au-delà; mais ce sont là des exceptions dont je ne tiendrai pas autrement compte.

La profondeur moyenne de la neige durant l'hiver de 1863 à 1864, a atteint un peu plus de 3 pieds, en autant que mes propres observations n'ont permis de le constater; elle est cet hiver d'environ 4 pieds dans les bois. Dans les établissements, la neige étant sujette à être chassée par le vent s'accumule en bancs considérables, et atteint quelquefois de 12 à 15 pieds d'épaisseur lorsqu'elle rencontre des obstacles. On conçoit dès lors que ces amas de neiges sont de nature à nuire au fonctionnement d'un chemin de fer dont ils dérangent la régularité des trains et à entraîner les propriétaires dans des dépenses considérables pour tenir la voie ouverte. Chaque hiver, les trains du Bas-Canada sont arrêtés des jours entiers à la fois par suite des bancs de neige, causant ainsi de graves retards à l'expédition des malles et au transport des marchandises.

L'expérience ayant démontré que ces amas de neige se forment surtout dans les endroits établis et défrichés, les administrations de chemin de fer ont cru les prévenir en faisant construire le long de la voie certaines clôtures appelées *clôtures à neiges*;—mais comme ce n'étaient là que des expédients de circonstance, on n'en a pas moins vu souvent la voie disparaître sous la neige et suspendre toute communication. Je suis convaincu, pour ma part, que le seul moyen efficace d'empêcher la formation des bancs de neige, est de suivre les procédés que la nature elle-même nous enseigne. Il est établi *qu'il ne se fait pas de bancs de neige dans la forêt*, les arbres empêchant la neige d'être chassée par le vent après qu'elle est tombée: il n'y aurait donc qu'à laisser debout une ceinture de bois sur le parcours du chemin de fer dans la forêt et à y planter, dans les endroits défrichés, une rangée d'épinettes ou de sapins, toutes deux assez larges pour arriver au même résultat et mettre la voie à l'abri des bancs de neige. Je crois qu'avec ce moyen il n'y aurait rien à craindre de l'accumulation des neiges, même sous les latitudes les plus élevées. Il ne me reste plus qu'à examiner le mode de se débarrasser de la neige qui tombe sur une épaisseur de 3 à 5 pieds.

Quoique ce chiffre de 5 pieds soit peut être un *maximum* assez rare dans les lieux où il ne se forme pas de bancs de neige, je regarde comme très important de prendre ses précautions pour tenir la voie constamment libre, même contre les abats de neige extraordinaires.

Une épaisseur de 5 pieds de neige sur les chemins de fer tels qu'on les construit en ce pays rendrait extrêmement difficiles et dispendieux leur entretien et leur fonctionnement;—les tranchées longues et étroites viendraient à se remplir à tel point qu'on ne pourrait les dégager que par un travail lent et pénible, et il s'en suivrait chaque fois des délais répétés et de graves interruptions.

Le moyen qui me paraît le plus propre à résoudre ces difficultés serait d'adopter une forme de construction qui donnerait le plus de facilité à la locomotive de dégager la voie après chaque abat de neige. On a remarqué combien il était facile d'opérer le dégagement de la voie sur un *ramblai*; la charrue poussée par la locomotive rejette facilement la neige à droite et à gauche et l'on sait qu'il est rare que la neige puisse tomber en une journée en assez grande quantité pour arrêter les trains d'une manière sérieuse. Or, qui empêcherait de construire le chemin de fer sur un remblai dans toute sa longueur et d'en assurer ainsi le fonctionnement régulier?

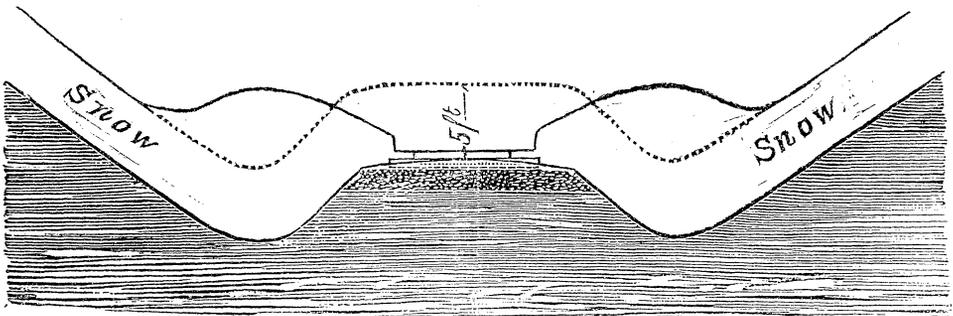
Il est impossible, dans un pays tel que celui qui se trouve entre la Rivière-du-Loup et Truro, de construire un chemin de fer sans avoir à percer quelques tranchées; l'explo-

ration indique au contraire qu'il y en aura à ouvrir et même d'assez considérables ;—avec un surcroît de dépenses, il sera très-facile d'élargir ces tranchées, de border la voie de fossés et de fournir ainsi un espace suffisant de chaque côté pour y jeter la neige. Ainsi construit, le chemin passera au sommet d'un petit remblai dans toute la longueur de la tranchée, ainsi qu'on peut s'en faire une idée par le dessin ci-dessous.

En appliquant ce mode de construction non seulement aux tranchées, mais à tout le parcours de la ligne, je suis d'avis qu'il deviendra assez facile de tenir la voie ouverte en hiver, et cela à peu de frais.

Une fois ce plan adopté et la difficulté des bancs de neige surmontée, je ne vois pas pourquoi l'organisation des trains entre la Rivière-du-Loup et Halifax ne se ferait pas avec plus de régularité que celle du chemin du Grand Tronc à l'est de Montréal.

Le dessin suivant montre une tranchée au centre de laquelle passe le chemin de fer que l'on a élevé en creusant des fossés latéraux pour recevoir la neige. On suppose la couche de 5 pieds d'épaisseur et les points indiquent le niveau qu'elle atteindrait en ne la remuant pas de l'hiver ;—les lignes pleines au contraire montrent la position de la neige enlevée et rejetée de chaque côté de la voie.



C'est là le seul moyen que je voie de prévenir l'encoumbrement du chemin en hiver par l'accumulation des neiges, surtout dans les parties les plus septentrionales du pays, et je crois qu'il est de la dernière importance d'adopter ce mode de construction.

Je ne nie pas que le surcroît d'élargissement des tranchées n'ait pour effet de grossir tout d'abord le chiffre du coût de l'entreprise ; mais, je regarde la chose comme inévitable attendu que la régularité et l'importance du chemin de fer Intercolonial, comme voie de communication pendant l'hiver, dépendent des moyens que l'on aura de tenir le chemin libre et ouvert.

ESTIMATION DU COUT PROBABLE DE L'ENTREPRISE.

En même temps que j'entre dans l'estimation du coût probable de l'entreprise, je crois qu'il me sera pas hors de propos de dire un mot des divers chapitres entre lesquels devront se répartir les frais. C'est pourquoi, je vais en parler dans l'ordre naturel dans lequel ils se présentent.

1^o Les travaux de génie ; sous ce chapitre se trouvent compris toutes les explorations géologiques, préliminaires et de tracé, ainsi que les travaux des dessinateurs, des inspecteurs et surintendants.

2^o Les droits de passage et les clôtures.

3^o L'abattis.

4^o Les maisons des employés.

5^o Le télégraphe.

6^o Le nivellement et les ponts. Ce chapitre comprend encore les travaux principaux de construction du lit du chemin.

7^o La superstructure. Ce chapitre embrasse le ballast, les traverses, les lisses et les coussinets pour la voie principale et les gares d'évitement.

8° Les stations. Ce chapitre comprend tous les édifices nécessaires au roulage et transport des marchandises, à l'abri et aux réparations du matériel, à l'eau et aux services d'eau.

9° Le matériel roulant.

10° Les dépenses contingentes. Ce chapitre comprend toute espèce de frais possible occasionnés directement par la construction du chemin.

LES TRAVAUX DE GÉNIE.

Les travaux d'exploration, d'étude et de tracé indispensable à l'exécution d'une entreprise du genre de celle dont il est ici question, précèdent tous les autres, et l'examen de cette branche de dépenses se présente tout naturellement le premier.

Les explorations déjà faites ne sont pas sans importance, mais il reste encore beaucoup à faire avant qu'on puisse procéder au tracé définitif de la ligne, si l'on considère, en effet, que le pays dont il s'agit est couvert de forêts si épaisses que la plupart du temps on ne peut voir à plus de 50 verges devant soi, on comprendra qu'il est tout naturel que l'opération de déterminer le tracé en détail du chemin de fer soit des plus dispendieuses et des plus longues.

Dans un pays uni ou légèrement onduleux, il importe peu, au point de vue du coût ou des nivellements d'un chemin de fer, que le tracé passe par tel ou tel endroit; car, la plupart du temps, la première ligne que l'on suit à travers les bois détermine le tracé du chemin, sauf de légères modifications. Lorsque, au contraire, le pays offre des accidents nombreux de terrain, s'il est couvert de forêts épaisses, il est impossible d'arriver à s'assurer du tracé sans faire une série de mesurages laborieux.

Il restera encore beaucoup à faire, sous le rapport des explorations, avant que de commencer le chemin de fer Intercolonial, car il est de la plus haute importance d'acquérir une connaissance parfaite du pays afin de déterminer le meilleur tracé possible. Il est toujours d'une saine économie de ne rien négliger pour se procurer des explorations complètes; le contraire dans le cas actuel pourrait conduire à des gaspillages énormes. Le pays est d'un caractère si particulier, surtout dans les districts du centre et du nord, qu'un mauvais tracé pourrait rendre inutiles toutes les dépenses qu'on y ferait en travaux; en y apportant, au contraire, le soin et l'attention suffisante dans les explorations préliminaires, on prévient le désappointement, les frais inutiles et le discrédit où ne manquerait pas de tomber l'entreprise. Je regarde donc comme essentiel de représenter, dans mes évaluations, par une large somme tous les travaux d'exploration et d'arpentage dont je viens de parler, de même l'emploi d'un personnel d'ingénieurs habiles auxquels seront confiés les plans et l'exécution des divers ouvrages du chemin de fer.

LES DROITS DE PASSAGE ET LES CLÔTURES.

La province de la Nouvelle-Ecosse a inauguré, au sujet de la construction de ses chemins de fer, un système bien digne d'imitation en ce qui regarde du moins le terrain qu'ils occupent. Tout en tenant les chemins de fer comme avantageux à tout un public, on a dit avec raison que la localité où ils passent en retire plus de bénéfices que les parties plus éloignées du pays.

C'est pourquoi, partant du principe que celui qui jouit le plus d'une chose doit aussi en porter le plus lourd du fardeau, la législature de la Nouvelle-Ecosse a décrété que les comtés traversés par une voie ferrée devront lui fournir le droit de passage et en payer les frais.

Il va sans dire que les propriétaires reçoivent une certaine somme en compensation de l'expropriation d'une partie de leurs terres, mais le règlement de cette question appartient aux autorités locales, qui fixent de même le chiffre de l'indemnité et le coût des clôtures qu'elles défraient avec les deniers du comté et qui doivent être remboursés par une cotisation établie de la manière ordinaire. (*)

(*) Les sommes à payer pour les dites terres et clôtures seront à la charge du comté,—et les autorités (sessions) devront, dans la répartition de la taxe, avoir égard aux avantages relatifs retirés du chemin de fer par les diverses sections du pays, et régler l'impôt en conséquence.

Statuts Refondus de la Nouvelle-Ecosse. 1864. (Chap. 70, sect. 24.)

Ce système a été, en fin de compte, bien vu du public; et ainsi, ceux qui n'habitent pas les comtés traversés par le chemin de fer n'ont pas de taxe spéciale à payer pour *droit de passage*, tandis que ceux qui ont à la payer par suite de leur proximité du chemin de fer se regardent comme très favorisés,—la bagatelle imposée par le comté se trouvent beaucoup plus que contre balancée par les avantages qu'ils en retirent.

Le système de la Nouvelle-Ecosse promet de donner de bons résultats; c'est ainsi que les frais totaux à porter par la province se trouveront diminués du coût des indemnités d'expropriation et des clôtures, que les administrations de chemin de fer, qui ont si souvent à contester des demandes exorbitantes pour de prétendus dommages, n'auront plus à s'en occuper, ce soin se trouvant laissé aux autorités locales, bien plus à même d'en juger le mérite,—et que sera évité cet antagonisme funeste qui ne manque jamais de se produire entre les populations de la campagne et les compagnies de chemin de fer.

Tout, dans la construction du chemin de fer Intercolonial, tendant à faire adopter ce système, je m'abstiendrai de fixer aucun chiffre pour le droit de passage, indemnités d'expropriation, ou d'aucune espèce de clôtures. Dans tous les cas, on n'aura pas à s'occuper d'aucune de ces questions, tant que la ligne ne traversera que les terres du domaine de la couronne: il n'y aura que dans les parties établies du pays que ces arrangements devront être pris et sanctionnés par la Législature.

L'ABATTIS.

Aussitôt que les explorations préliminaires et le tracé seront achevés, on devra commencer à faire les abattis de la ligne adoptée par la construction du chemin de fer.

Les explorations prendront probablement toute la première année, mais il sera possible, durant cet intervalle, de déterminer le tracé de quelque section plus tôt que les autres. On pourra commencer l'abattis de suite dans ces endroits et poursuivre l'hiver suivant, afin d'être prêt au printemps à ouvrir les travaux d'excavation.

L'abattis devra avoir une largeur d'au moins trois chaînes ou environ 200 pieds, et cela pour trois raisons: la première pour parer au danger de la chute des arbres sur la voie; la seconde pour diminuer les risques courus par la voie ou les trains dans les feux qui ravagent si souvent les bois durant les chaleurs et les temps secs; la troisième pour permettre la croissance d'une seconde venue d'épinettes et autres arbres sur le parcours du chemin, qui, en peu d'années, mettra ce dernier à l'abri des amas de neige dans le cas où l'abattis s'étendrait jusqu'aux terres voisines.

LES MAISONS DES EMPLOYÉS.

Lors de l'achèvement du chemin de fer, on aura besoin pour veiller à son fonctionnement, d'un personnel considérable d'employés, qui devront, ainsi que leurs familles, être logés. Ces maisons de même que les abris pour outils devraient être regardés comme les accessoires nécessaires du chemin de fer, afin qu'on le construise de suite d'une manière solide et permanente, ce qui ne contribuera pas peu à faciliter les travaux du chemin. Lorsque je dis permanente, cela ne signifie pas coûteuse:—des maisons en bois rond, bâties chaudement, telles qu'on en voit en Canada et ailleurs, répondront parfaitement aux besoins.

On devra disséminer ces maisons sur le parcours de la ligne à chaque cinquième mille environ, là où on pourra trouver de la bonne eau, et commencer à les bâtir du moment que le tracé de la ligne sera définitivement fixé, car elles ne pourront manquer d'être très-utiles aux ingénieurs et aux entrepreneurs comme bureaux, magasins et demeures durant la construction du chemin. Les dépenses que ces maisons entraîneront ne seront pas considérables et je suis convaincu qu'elles seront d'une grande utilité.

LE TÉLÉGRAPHE.

On regarde aujourd'hui une ligne télégraphique comme indispensable à une voie ferrée, et de fait elle est essentielle au fonctionnement sûr et régulier des trains: c'est pourquoi je dois en tenir compte dans mes calculs et pourvoir à l'établissement d'une ligne télégraphique sur tout le parcours du chemin de fer.

Il n'y a que ceux qui ont déjà été employés dans la construction de voies ferrées à travers des régions dépourvues de moyens faciles de communication qui peuvent se faire une idée des avantages d'avoir à portée une ligne télégraphique au milieu de la forêt. Une ligne télégraphique est toujours et partout une commodité et une nécessité ; mais elle devient encore plus précieuse s'il y a défaut d'autres communications. Telle serait l'importance d'un télégraphe sur le parcours de la ligne durant les travaux, que je suis convaincu que son établissement aurait une influence des plus favorables sur le coût même de l'entreprise. D'ailleurs, comme la chose doit se faire tôt ou tard, je recommanderais fortement qu'elle se fasse au plus tôt possible, c'est à dire aussitôt que la route aura été déblayée à travers la forêt.

LES PONTS ET LE NIVELLEMENT.

Les divers travaux que l'on vient d'énumérer peuvent être regardés comme les préliminaires du commencement des principaux ouvrages de construction. L'exploration du pays et le tracé de la ligne sont les premiers pas à faire ; vient ensuite l'acquisition du droit de passage ; puis le déblaiement de la ligne qui doit précéder l'établissement du télégraphe et la construction des demeures des employés, et qui doit aussi servir à l'acheminement et à l'expédition des ouvriers et des provisions, de sorte que chaque série de travaux aide et facilite ceux qui suivent, et que tous ceux que l'on vient d'énumérer ou précèdent les excavations, les nivellements ou la construction des ponts, ou en rendent l'exécution moins difficile et par conséquent moins coûteuse.

Tous les ponts devront être construits avec des matériaux de choix et de la façon la plus solide. Chaque fois qu'il sera possible de franchir un cours d'eau au moyen d'un remblai de terre avec un viaduc à travées pour l'écoulement des eaux, on le fera ; mais on y devra substituer des viaducs ouverts en charpente doublés de murs d'une forte maçonnerie, lorsque la hauteur de la chaussée au-dessus du cours d'eau ne sera pas suffisante pour y construire des arches.

Toutes les ouvertures de plus de 20 pieds devront avoir des poutres de fer battu reposant sur un pilier de forte maçonnerie.

Je crois que ce serait s'abuser étrangement au point de vue de l'économie que de faire les ponts de la ligne de chemin de fer Intercolonial autrement que d'une structure solide et durable. En arrêtant la grandeur des viaducs et des rigoles, il faudra non seulement tenir compte des crues actuelles du printemps, mais prévoir leur accroissement pour l'avenir par suite des facilités que donneront au drainage les défrichements et la culture des terres.

À l'égard des ouvrages d'excavation et des nivellements, je propose, ainsi que je l'ai expliqué plus haut et surtout pour faciliter l'enlèvement des neiges, d'exhausser la voie au-dessus du niveau du sol environnant. Cette mesure sera surtout avantageuse dans les parties septentrionales du pays, où je me propose, afin d'atteindre ce but, d'éviter les tranchées autant que possible. Lorsque la chose sera impossible, il faudra donner à ces tranchées une largeur suffisante pour permettre aux charrues de rejeter facilement la neige de chaque côté de la voie.

Je crains fort que, si on n'adopte quelques uns de ces moyens, les tranchées ne s'emplissent souvent de neige durant l'hiver.

Les quantités que j'ai déjà données pour l'excavation sont basées sur le fait que les tranchées devront avoir une largeur de 30 pieds de lit avec des talus de 45° d'inclinaison. Cependant on augmentera cette largeur jusqu'à 34 et même jusqu'à 36 pieds dans les endroits où l'on se convaincra qu'il tombe le plus de neige, de même qu'on la diminuera dans le cas contraire.

Les remblais devront avoir 18 pieds de large sur le lit et seront bordés de talus de 45° d'inclinaison ; s'ils sont exposés à l'action des cours d'eau, on les protégera au moyen de murs de talus.

Dans le but de construire la chaussée pour qu'elle soit solide, sèche et parfaite, ainsi que pour diminuer la difficulté et les dépenses de l'entretien des tranchées humides, on devra adopter un système de drainage complet pour égoutter le sol et le sous-sol.

LA SUPERSTRUCTURE.

Je comprends sous ce chapitre l'empierrement, les traverses, les lisses et les coussinets.

L'empierrement est un des éléments les plus importants de la construction d'un chemin de fer; c'est sur lui que repose la durée des lisses et du matériel roulant. Les meilleurs chemins de fer, c'est-à-dire ceux qui font le plus d'affaires avec le moins de frais, sont invariablement ceux qui sont les mieux empierrés.

Tout porte à croire qu'on trouvera en plusieurs endroits de la ligne, entre Truro et la Rivière-du-Loup, des matériaux d'empierrement en grande abondance; mais comme la qualité importe encore plus que la quantité, quoique cette dernière soit essentielle, il faudra tout d'abord se procurer à n'importe quel prix les meilleurs matériaux possibles. Mes calculs, que je vous transmettrai sous peu, portent à 5,000 verges cubes par mille la quantité requise; si les matériaux sont bons, et si l'empierrement se fait sur une chaussée déjà parfaitement égouttée et préparée, je n'ai pas le moindre doute qu'on obtienne un chemin excellent, une quantité moindre suffira à peine pour un empierrement satisfaisant.

Les traverses en bois devront avoir les dimensions ordinaires, seront équarries sur deux faces et auront 6 pouces d'épais et 9 pieds de long. J'ai déjà parlé des diverses espèces de bois que l'on trouve dans les différentes localités du pays et qui soit propres à faire des traverses;—on devra se servir des meilleures espèces que fournira chaque localité.

Je recommanderais, au sujet des lisses et des coussinets, l'adoption d'un modèle plus fort que celui dont on se sert en ce pays et d'un joint à onglet dit *fish* ou d'un autre d'égale qualité.

J'ai porté dans mes calculs à 70 lbs par verge linéaire la pesanté de la lisse et de ses coussinets et joints, parceque je suis sous l'impression qu'une lisse pesante, quoique plus coûteuse d'abord qu'une lisse légère, sera bien plus propre à un chemin de fer tel que celui qui est projeté, dont les pentes seront roides et les locomotives lourdes.

Les assemblages ne devront rien laisser à désirer à cause de la rigueur du climat de ce pays.

La qualité du fer employé est de la plus haute importance et on devra s'assurer s'il est de la meilleure fabrication. Ce n'est pas faire preuve d'économie que d'acheter du mauvais fer à bas prix, puisque les frais de transport, de manèment et autres sont les mêmes que sur celui de première qualité, sans compter que la durée de l'un est si supérieure à la durée de l'autre qu'en fin de compte il se trouve qu'il revient à meilleur marché. J'ai ajouté 10 pour cent de la distance totale pour les gares d'évitement, et je crois que ce chiffre suffira tant que les affaires de la ligne n'auront pas pris de vastes proportions.

LES STATIONS.

Je préférerais de beaucoup, sur cette question des stations et du service des gares, donner le nombre des stations et la nature des édifices qu'il faudra construire; mais comme la route elle-même n'est pas encore décidée, il m'est impossible de juger sainement de la chose, et je dois me contenter d'insérer dans mes calculs une proportion uniforme de ces édifices suivant la distance.

Cependant, je ferai remarquer combien il est essentiel de s'assurer d'un service d'eau et de hangars à bois sur tout le parcours de la ligne, et cela avant tout le reste.

À quelques exceptions près où le chemin vient aboutir à des villes et où il faut alors pourvoir à toutes les exigences du service des gares, je ne vois aucune nécessité de faire beaucoup de frais pour les édifices des stations. Je suis disposé à recommander fortement que le chemin de fer et tout ce qui en dépend, tel qu'empierrement, lisses, remblais, viaducs, ponts, etc., soit construit avec les meilleurs matériaux et de la façon la plus solide possible, afin d'assurer la vitesse, la sûreté et l'économie de son fonctionnement et de son entretien; mais je croirais peu sage de se lancer dans des frais considérables pour construire dans la forêt des édifices coûteux et dont on n'aura pas besoin d'ici à long temps.

Qu'on mette de côté, si l'on veut, un fonds qui servira à faire ces constructions à mesure que le temps l'exigera, et que les affaires se développeront sur la ligne, mais que d'ici là on ne bâtisse qu'un certain nombre de stations et ce le plus simplement possible.

Il n'en est pas de même des édifices destinés à l'abri et aux réparations du matériel roulant, qu'il est indispensable de construire de suite d'une manière durable:—ces

édifices, se composant de remises pour les locomotives et des ateliers de réparation, devront être élevés à tels endroits convenables qu'on pourra déterminer après avoir comparé les avantages offerts par chaque localité.

LE MATÉRIEL ROULANT.

Ce n'est pas chose facile que de se former une idée de l'espèce ou de la quantité de matériel de roulement dont on aura besoin ; car ce matériel dépend en grande partie de la nature du transport, lequel à son tour sera subordonné au tracé qui sera définitivement adopté.

Le parti le plus sage, suivant moi, serait de calculer ce matériel à un chiffre modéré, d'y comprendre des choses propres à diverses espèces de transports, et de créer en même temps un fonds de réserve pour défrayer l'accroissement du matériel roulant en proportion de celui des affaires.

Voici le matériel que je regarde comme devant suffire d'abord aux besoins de la ligne.

15	Locomotives pour chaque 100 milles de chemin de fer,	
4	Chars de nuit	“
4	“ de voyageurs de 1re classe	“
8	Chars-poste, à bagages 2e classe	“
40	“ à fret	“
80	“ à plateforme	“
20	“ à bras	“

Tout ce matériel devra être de première qualité, et on peut se procurer aussi qu'un nombre suffisant de chasse-neiges soit attaché à la locomotive, soit séparés, pour \$300,000, ou suivant une proportion moyenne de 3,000, par mille.

LES DÉPENSES CONTINGENTES.

Afin de ne rien omettre dans les dépenses, il sera nécessaire de faire un chapitre spécial qui comprendra les frais accidentels, les dépenses diverses, et un fonds de réserve pour augmenter le matériel roulant et compléter l'organisation des stations.

Un certain nombre de services sont portés à la charge du chapitre des dépenses contingentes, tels par exemple que l'établissement du télégraphe, les demeures des ouvriers, les croisements du chemin dans les établissements, les impressions, les annonces, etc. Un calcul d'estimation ne saurait être complet s'il n'embrassait toutes ces dépenses de même que les frais accessoires de construction. Je n'inclus pas dans ce chapitre les frais d'intérêt, d'escompte, de commission, etc., sur le capital.

LES CALCULS D'ESTIMATION.

Après avoir ainsi esquissé à grands traits la nature des frais de construction du chemin de fer Intercolonial projeté, je vais maintenant faire connaître mes calculs sur son coût probable, et ferai observer qu'en conséquence de l'imperfection des explorations, on ne saurait s'attendre à une exactitude rigoureuse de ma part. Je me permettrai néanmoins d'ajouter que la connaissance du pays que j'ai acquise dans mes derniers travaux d'exploration me porte à croire que tout en n'étant qu'approximatifs, ces calculs ne seront pas dépassés si l'administration est sage et habile.

Il y a certains chapitres de dépense qui sont tout à fait indépendants des mesurages pris sur la ligne d'exploration ; j'ai cru devoir, en les évaluant, les considérer comme des charges portant uniformément sur toute la ligne, ces charges sont :

1°	L'abattis, l'essouchement, le drainage, etc.....	\$1,000.00
2°	Le terrassement, embrassant l'empierrement, 5,000 verges cubes, les lisses et les joints, 70 lbs. par verge, les chevilles, les traverses de bois, la pose des lisses et une marge de 10 p. cent pour les gares d'évitement.....	10,500.00
3°	Les stations.....	1,000.00
4°	Les travaux de génie.....	1,500.00

5° Le matériel roulant.....	3,000.00
6° Les dépenses contingentes, y compris divers services et un chapitre de réserve pour l'accroissement du matériel.....	6,000.00
	\$23,000.00

Ces calculs portent donc à \$23,000 par mille le coût du chemin de fer sur tout parcours et pour toutes les lignes. J'ai donné ailleurs les calculs approximatifs de l'excavation, de la maçonnerie, du fer, etc., nécessaires pour compléter les nivellements et les ponts sur les diverses lignes explorées l'été dernier, et j'ai mis ces quantités à des prix que je regarde comme suffisants et libéraux, et ces calculs se trouvent compris dans les évaluations suivantes :

1° De Truro à Moncton, exploration de la division de la Nouvelle-Ecosse.	
Proportion uniforme du coût par mille des ouvrages dont il vient d'être question ;—109 milles à \$23,000 par mille.....	\$2,507,000
Ponts et nivellements calculés d'après les quantités données par l'exploration.....	\$2,693,000
Evaluation totale de la division de Truro à Moncton.....	\$5,200,000
2° De la Rivière-du-Loup à Apohaqui, exploration de la division du Nouveau-Brunswick et du Canada.	
Proportion uniforme du coût par mille—340 milles à \$23,000 par mille.....	\$7,820,000
Ponts et nivellements calculés d'après les quantités données par l'exploration.....	\$7,615,500
Evaluation totale de la division de la Rivière-du-Loup à Apohaqui...	\$15,435,500
Grand total.....	\$20,635,500

Cette somme de \$20,635,500 est l'évaluation du coût total de toute la ligne par le tracé exploré l'été dernier, lequel part de la Rivière-du-Loup, prend la direction de la rivière Tolédi, de la rivière Verte et de la rivière de la Goumamitz, puis descend par les Deux Ruisseaux, la Wapskyhegan, les sources des rivières Miramichi et Nashwaak, la vallée de la Keswick et la rivière St. Jean jusque vis-à-vis Frédéricton, et se dirige par la tête du Grand Lac et de la Coulée de Chowan, vers la station d'Apohaqui. Cette évaluation embrasse également la section du chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Truro dans la Nouvelle-Ecosse.

En divisant cette somme par la longueur de la ligne à construire on trouve que la moyenne par mille s'élève à près de \$46,000.

J'ai déjà dit que les tranchées ont été portées à une largeur uniforme de 30 pieds de lit, et qu'il serait bon dans la construction de varier cette largeur suivant la quantité de neige qui tombe à chaque endroit, par exemple, de l'augmenter vers le nord et de la diminuer vers le sud.

Or, quoique ces changements ne changent rien au coût total du chemin, il devront modifier la proportion du coût de chaque division : c'est pour cette raison qu'il pourrait bien se faire que l'estimation de \$5,200,000 pour la section de Truro à Moncton fut trop élevée.

DIVISION DE LA MÉTAPÉDIAC.

On peut de même calculer l'évaluation de cette partie de la ligne de la Baie-des-Chaleurs qui a été explorée l'été dernier, jusqu'en haut de la Métapédiac, sur une longueur de 70 milles.

Proportion uniforme du coût par mille déjà calculée—70 milles à \$23,000 par mille.....	1,610,000
Ponts et nivellements, évalués d'après les quantités prises de l'exploration.....	1,175,000
Total.....	\$2,785,000

L'estimation du coût de cette partie de 70 milles est donc de \$2,785,000 et embrasse une proportion par mille de tous les ouvrages et frais nécessaires pour construire la ligne et la mettre en opération. La moyenne du coût par mille est de \$39,786 :—Or, comme le Major Robinson et le Capitaine Henderson ont jugé que cette partie était la plus difficile de toute la ligne d'Halifax à Québec, il est probable que cette moyenne donnerait un maximum à peu près sûr du coût de la route à laquelle elle se rapporte, en l'appliquant à la distance qui reste à construire. Nous avons alors le chiffre de \$19,853,214 comme représentant le coût total de la ligne de la Rivière-du-Loup à Truro. Une somme moindre pourra peut-être suffire ; mais tant que l'exploration ne se sera pas étendue aux localités où il peut se rencontrer des difficultés, je ne crois pas qu'il serait sage d'estimer le coût de la route de la Baie des Chaleurs (ligne No. 15) à moins de \$20,000,000.

Quant au coût des autres lignes mentionnées dans ce rapport, il m'est tout-à-fait impossible de pouvoir en juger d'après les explorations insuffisantes qui ont été faites,—si ce n'est par voie de comparaison. On a vu que la moyenne du coût par mille du tracé central s'élevait à près de \$46,000, en y comprenant la construction et l'équipement de la ligne ;—on a encore conclu, d'après une exploration faite avec soin, de 70 milles dans le district de la Métapédiac, qu'une ligne de la Baie des Chaleurs coûterait \$39,786 ou \$40,000 en chiffres ronds :—on peut donc, jusqu'à plus ample informé, dire que les autres lignes coûteront par mille une moyenne de \$40,000 à \$46,000. D'après la connaissance que j'ai eue du pays, je puis même ajouter que quelques unes de ces lignes pourront même coûter au-delà de ce chiffre par mille.

En terminant ce rapport, je dois exprimer les obligations que j'ai contractées envers les personnes que je me suis associées pour exécuter les explorations : sans le zèle et l'énergie infatigable dont elles ont fait preuve en tout temps, je confesse qu'il m'eût été impossible de conclure aussi tôt et aussi facilement la tâche importante que le gouvernement a bien voulu me confier.

SANDFORD FLEMING,

Ingénieur Civil.

APPENDICE A.

RESSOURCES AGRICOLES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Extrait d'un rapport du professeur James E. W. Johnston, M. G. R., etc.

“ L'étranger qui voyage au Nouveau-Brunswick éprouve deux impressions bien différentes suivant qu'il se contente de visiter les villes et la côte ou qu'il remonte les rivières pour pénétrer, par les nombreux chemins qu'il rencontre, à l'intérieur des comtés du centre et du nord.

“ Dans le premier cas, il pourrait croire un instant qu'il va entrer en Suède par les ports de Stockholm ou de Gottenbourg, ou qu'il navigue au milieu des récifs qui bordent la côte occidentale de la Norvège. Les rocs escarpés formés de granit ou d'autre pierre dure qui bordent la côte, les monotones forêts de sapins, n'éveillent en son esprit que des idées de désolation, et ces rives sauvages ne lui semblent devoir nécessairement renfermer que la pauvreté la plus nue. Je me rappelle très-bien la pénible idée que je conçus des ressources agricoles de la Nouvelle-Ecosse pendant les deux premiers jours que je passai dans cette province aux environs d'Halifax. Si j'étais reparti pour l'Europe sans visiter les autres parties de la province, je n'aurais pu la comparer qu'aux régions les plus stériles et les plus inhospitalières de la Scandinavie.

“ Un grand nombre des Européens qui visitent le Nouveau-Brunswick ne voient que les régions rocheuses qui entourent les ports les plus fréquentés de cette province. Ils doivent donc emporter et répandre à l'étranger une idée très-défavorable de ses ressources agricoles.

“ Mais si le voyageur, quittant les rivages de l'Atlantique, se rend à l'intérieur, il sera frappé de la beauté des rivières, de la fertilité de leurs îles et bassins, de la longue étendue et de l'excellent état des chemins, et, en général, du grand nombre de ponts qu'il rencontrera. Il traversera d'immenses forêts presque vierges, et observera, en même temps, un état général de progrès et d'avancement qui ne manquera pas de le surprendre s'il réfléchi combien les revenus de la province sont encore faibles. Si c'est un connaisseur en agriculture, il découvrira, sans doute, de nombreux défauts dans le mode général d'exploitation des cultivateurs de la province, mais son œil sera réjoui par l'aspect florissant de leurs nombreuses familles et l'aisance indépendante dans laquelle ils semblent vivre.”

Ressources agricoles de la province d'après les indications que présente sa structure géologique.

“ Les ressources agricoles d'un pays dépendent essentiellement de sa structure géologique. Celle des pays limitrophes, surtout ceux qui se trouvent dans certaines directions, peut beaucoup modifier la nature de ses terrains. Cette question d'un intérêt vital pour un état rend très-importante la construction d'une bonne carte géologique, non seulement pour aider à définir la valeur agricole de sa surface et pour indiquer les meilleurs moyens d'en développer les ressources, mais parce qu'en même temps, cette carte fera connaître les ressources probables des districts voisins.

“ Un coup-d'œil jeté sur la carte No. 1 montre : que, d'après les études faites jusqu'à présent, le sol du Nouveau-Brunswick se compose de cinq catégories principales du roc représentées par autant de couleurs. Le gris, qui est le plus étendu sur la carte, représente la région des couches de carbonifères,—le cramoisi celle des granits et des ardoises de mica, le brun rouge celle du grès rouge, le bleu pâle celle des schistes argilacés, le vert celle des trapps et porphyres, et le pourpre clair celle des roches siluriennes supérieures. Le pourpre sombre, au haut de la carte, représente les roches siluriennes inférieures qui occupent la région du nord dans la direction des rives du St. Laurent.

“ Je n'entrerai dans aucun détail relativement à l'ordre de superposition de ces différentes espèces de roc, parce que ; d'abord l'ordre général est pleinement indiqué dans tous les traités de géologie ; en second lieu, dans certains districts de cette province l'ordre de superposition est loin d'être déterminé ; et, troisièmement, il n'est nullement essentiel de connaître d'une façon précise les relations de ces diverses espèces de roc pour se faire une juste idée des ressources agricoles du sol qui les recouvre.

“ Mais il est important de savoir :

“ 1. Que les roches de toutes espèces sont sujettes à s'user, à se dégrader ou à tomber par morceaux sous l'action de diverses causes météorologiques ou mécaniques.

“ 2. Que les fragments des roches ainsi brisées forment les sables, graviers et argiles qui recouvrent ordinairement la surface d'un pays et sur laquelle se forme et repose le sol ; et

“ 3. Que la plupart des éléments composant des sables, graviers et sols proviennent des roches sur lesquelles ils reposent ou d'autres roches non-éloignées. J'expliquerai dans le chapitre suivant comment ils proviennent quelquefois de roches situées à une certaine distance.

“ Ces faits montrent qu'il existe généralement une relation prononcée entre les roches d'un pays et la nature diverse du sol qui les recouvre. C'est cette relation qui rend si importante l'application de la géologie à l'agriculture.

“ A. *Les couches carbonifères* qui couvrent une grande étendue du Nouveau-Brunswick, se composent principalement de pierres à sablon grises, parfois sombres et verdâtres et, en d'autres endroits d'un jaune pâle. La matière silicieuse dont elles se composent est unie ou mêlée à une portion d'argile (principalement des débris de feldspath), en sorte que quand les roches se brisent, ce qui arrive fréquemment, elles forment des sols légers, de couleur pâle, maniables, retenant peu l'eau et qu'on peut aisément labourer au printemps et à l'automne, mais en même temps avides d'engrais, sujets à être brûlés dans les étés secs, et rien moins que favorables à la production successive de plusieurs récoltes de foin.

“ Naturellement dans le grand nombre de couches d'épaisseur variée qui forment la surface de cette vaste étendue il y en a plusieurs auxquelles la description ci-dessus ne s'applique pas,—quelques unes contiennent plus d'argile et forment des terrains plus durs,—d'autres quoique vertes ou grises à l'intérieur deviennent rouges au contact de l'air et rougeâtres, mais la légèreté du sol même et des couleurs est le caractère distinctif des terrains de cette formation. Cette simple généralisation donne une idée assez claire de la nature des terrains dans une grande portion de la province, et indique les phénomènes généraux qui rendent si précieuses les cartes géologiques pour la personne qui veut faire une étude synoptique de l'agriculture.

“ Ce district carbonifère est encore remarquable en ce que sa surface est généralement unie. Ça et là le sol, il est vrai, est tourmenté, coupé par des rivières et des lacs, mais il se compose, en grande partie, de plateaux plus ou moins élevés sur lesquels on voit dans toutes les directions, des forêts composées de bois mou. Les terrains plats sont souvent pierreux et couverts de blocs de schiste gris de différentes dimensions au milieu desquels les arbres poussent à merveille et sur lesquels le colon peut faire une première récolte de blé, mais qu'il serait presque impossible de rendre labourables. Ces sortes de terrains abondent, par exemple, en arrière de Frédéricton. Sur la route de la colonie de Hanwell, ils se rencontrent à intervalles plus ou moins séparés sur toute la région du schiste gris.

“ Dans un pays plat comme celui dont il s'agit on doit nécessairement rencontrer, et tel est le cas, des marais, savanes, plaines à caribous et landes en grand nombre. Les eaux de pluie et celles qui proviennent de la fonte des neiges restent sur les terrains plats, remplissent les trous et ne trouvant point d'issue, demeurent à l'état stagnant et font pousser, en grande abondance, de la mousse et des plantes de diverses espèces. En comparant la carte géologique (No. 1) avec la carte agricole No. 3, toutes deux annexées à ce rapport, on verra que le plus grand nombre des landes connues jusqu'à présent dans la province se trouvent sur cette formation.

“ Les rivières Miramichi, St. Jean, Richibucto et autres traversent entièrement ou en partie ce district. Sur leurs bords on trouve, par intervalles, une bande de terres souvent meilleures que les terrains élevés. Aussi c'est le long des rivières que les premiers colons ont trouvé des étendues de terres suffisamment fertiles pour s'y établir avec leurs familles et commencer leurs opérations agricoles. Le bassin et les îles de la rivière St. Jean forment une des parties les plus riches de la province. Cette richesse est due en grande partie au fait que cette rivière coule à sa source à travers des formations géologiques d'espèces différentes et emporte des rocs qui les composent les éléments triturés qui composent, en grande partie, les terrains des comtés de Sunbury et d'York.

“ Dans d'autres pays, l'Angleterre et l'Ecosse par exemple, les couches carbonifères présentent une plus grande variété de roches que celles du Nouveau-Brunswick. Elles se distinguent de ces dernières par des couches fréquentes de Schiste brun qui forment un sol argileux froid, dur et aussi de couleur sombre, difficile à travailler et qui ne rémunère le travail du laboureur qu'après avoir été complètement drainé. Les nombreuses pierres à sablon qu'on y rencontre produisent des terrains sablonneux et rocheux très-pauvres; cela explique pourquoi les comtés de Durham et de Northumberland, au nord de l'Angleterre, longtemps célèbres pour leur richesse en charbon, sont encore les moins avancés et les moins fertiles en produits agricoles parmi les portions les moins élevées de l'Ile.

“ B. *Les roches siluriennes supérieures*, marquées sur la carte en couleur pourpre claire couvrent la plus grande étendue du Nouveau-Brunswick après la région carbonifère. Elles forment la partie Nord de la province depuis l'embouchure de la rivière de l'Ormeau (*Elm Tree River*,) à l'Est et Jacksontown à l'Ouest jusqu'à la frontière du Canada. Dans d'autres comtés ces couches siluriennes supérieures se composent de différentes couches superposées dont chacune donne naissance à des terrains possédant des ressources agricoles différentes. Ce fait est surtout remarquable à l'Ouest de l'Etat de New-York où quelques-uns des terrains les plus riches sont formés de roches et reposent aussi sur le roc. Il est à regretter que, dans cette province, la vaste étendue de la région Nord sur laquelle se trouvent ces roches n'ait pas été suffisamment explorée pour permettre d'indiquer, sur la carte, des subdivisions de cette nature.

“ Que ces subdivisions existent, c'est ce dont je ne puis douter, après avoir parcouru le pays. Mais le Dr. Robb et moi n'avons pas eu le temps de faire une exploration suffisante pour en déterminer la nature et les limites.

“ C'est dans cette formation que se trouve la plus grande partie des terrains élevés les plus riches de la province. Les terres fertiles et cultivées, ainsi que les terres incultes de telle apparence de Ristigouche, et les terrains situés sur les deux rives de la rivière St.-Jean, en approchant de la source, depuis Jacksontown jusqu'aux Grandes Chûtes, reposent sur ces roches et en sont formées en grande partie, et sans le granit, le trapp et le schiste argilacé rouge qui viennent les couper, il est probable que des terrains aussi bons se rencontreraient dans tout le nord de la province, depuis la rivière Ristigouche jusqu'à la région des lacs Tobique.

“ Dans les rapports qu'il a publiés, le Dr. Gesner a recueilli beaucoup de renseignements sur cette région qu'il a été difficile jusqu'à présent d'explorer. Il aurait donné une idée beaucoup plus exacte de ses ressources agricoles en étudiant les fossiles ou par d'autres moyens propres à établir les subdivisions dont on suppose l'existence.

“ Les terrains de cette formation sont généralement plus lourds et plus forts que ceux de la région carbonifère. Les roches dont ils se forment sont généralement des ardoises plus ou moins dures qui, en se brisant, composent des terrains d'une force considérable, comme disent les agriculteurs, et quelque fois très-durs. On y rencontre aussi des couches de bonne pierre calcaire, plus ou moins riches en fossiles caractéristiques, et, d'après les renseignements que j'ai pu recueillir, surtout dans les rapports du Dr. Gesner, la présence, en quantité considérable, de la chaux dans les pierres à ardoise—caractère chimique très-important—est ce qui distingue les roches et terrains siluriens supérieurs.

“ En comparant la carte géologique avec la carte agricole colorée on verra que le rouge et bleu pâles qui, dans cette dernière, indiquent la première et la seconde catégorie des terrains élevés, s'étendent sur les mêmes parties de la province qui, dans la première de ces cartes, indiquent la région des dépôts siluriens. Ainsi, dans ces districts, les indications géologiques et le résultat des observations pratiques sont parfaitement d'accord. Mais, en continuant la comparaison, on voit que cette analogie n'est pas uniforme, mais que les terrains marqués No. 3, 4 et même 5 se trouvent dans la partie du pays indiquée comme silurienne supérieure sur la carte géologique. Ceci est dû à l'une ou plusieurs des circonstances suivantes.

“ 1. La connaissance imparfaite que nous avons de la vraie structure géologique de l'intérieur de la province où ces roches sont supposées s'étendre. Toute communication étant impraticable il est impossible que cette connaissance soit bien complète. Voilà pourquoi nous ne pouvons décrire et représenter fidèlement sur notre carte les relations géologiques véritables de certaines parties intérieures du pays avec ses ressources agricoles.

" 2. Du fait que cette formation, comme celle des schistes argilacés gris et carbonifères, a ses plateaux sur lesquels l'eau est à l'état stagnant et produit les landes et les trous profonds qui forment des savanes, et de l'existence de terres brûlées dans les fréquents incendies qui ont ravagé la province, il résulte que les terrains n'ont, en apparence, aucune valeur.

" 3. La proximité des districts de trapp et de granit (vert et carmin sur la carte) d'où de nombreux blocs de pierre et de gravier ont été transportés et répandus sur la surface silurienne, a rendu les terrains inférieurs en qualité à ce qu'ils devraient être d'après les indications géologiques.

" Des observations soigneuses pourront faire savoir plus tard jusqu'à quel point les différences qu'on remarque entre les deux cartes sont dues à l'une ou l'autre de ces causes.

" C.—*Les roches siluriennes inférieures* se rencontrent fréquemment dans le Bas-Canada au nord de Gaspé et suivent les bords du St. Laurent sur une distance considérable. Comme les couches siluriennes supérieures, elle se compose, en grande partie, de roches à ardoise, plus ou moins dures, et bien qu'aptés à produire des terrains riches, comme on peut le voir dans certaines vallées productives du Bas-Canada, elles sont recouvertes au Nouveau-Brunswick de terrains de qualité très-inférieures."

Ressources agricoles de la province d'après les indications fournies par l'arpentage et l'examen du sol.

" D.—*Les roches cambriennes ou schistes ardoisiers*, marquées en bleu pâle sur la carte géologique, forment deux bandes dont les limites ne sont pas bien définies et qui courent dans la direction N. E. coupant la province en deux parts égales. La plus méridionale de ces bandes tourne l'extrémité S. O. de la région carbonifère, ou *des bassins à charbon* comme on la nomme, et forme partie des comtés de Charlotte, St. Jean et King. Dans presque tous les pays ces roches à ardoise sont plus dures, moins aisément décomposées, et forment des régions plus rocheuses et plus inhospitalières que les formations siluriennes en général. Dans cette province elles ne changent pas leur caractère général, mais, comme la carte agricole l'indique, elles sont parfois recouvertes de terrains de moyenne qualité.

" Les schistes ardoisiers sont généralement formés, comme les couches siluriennes, de couches d'argile qui se sont graduellement consolidées, mais qui se distinguent des roches siluriennes par deux caractères :

" D'abord, leur grande dureté qui les empêche de se briser et de former les terrains argileux et profonds que les roches siluriennes produisent généralement. Les terrains à schistes ardoisiers, lorsqu'ils sont débarrassés des pierres, rentrent plus dans la catégorie des terres à navets et à orge que dans celle des terres à blé, avoine et orge.

" Secondement, ils contiennent plus de chaux que les roches siluriennes. Ceci est un fait important au point de vue de l'agriculture. Dans presque toutes les parties du monde, les roches cambriennes sont pauvres en chaux. Dans les climats propres à la production de la tourbe ils sont, grâce à leur caractère imperméable, très-favorables à la formation de marais. Aussi, dans les parties de l'Europe où les roches à ardoise couvrent des superficies considérables, le drainage et l'emploi de la chaux sont les deux premiers moyens dont on doit se servir pour améliorer les qualités agricoles de ces terrains. Ce mode d'amélioration réussirait probablement dans les sols ardoisiers du Nouveau-Brunswick.

" E.—*Les grès rouges*. Dans les comtés de Westmoreland, King, Charlotte et Carleton une largeur considérable est marquée en brun rougeâtre, pour indiquer les étendues des grès rouges et les agglomérations plus ou moins considérables de cette couleur. Par rapport à la position exacte de ces couches, savoir, si elles sont toutes en dessus ou en dessous des couches carbonifères grises, ou partie d'un côté et partie de l'autre, on a soulevé une question d'économie commerciale très-importante pour la province. Toutefois comme cette question a principalement trait à la probabilité plus ou moins grande d'obtenir du charbon, point que j'étudierai spécialement ci-dessous, et n'a que peu d'importance au point de vue agricole, je n'en dirai rien à présent. La connaissance de la position géographique et de l'étendue de ces couches est néanmoins très-importante et il serait à désirer que ces données fussent mieux éclaircies et plus clairement indiquées sur la carte.

“ La raison en est que les couches qui forment ces roches se brisent fréquemment et forment des terrains d’une grande fertilité. Les terres les plus riches et les mieux cultivées de l’Ecosse reposent sur des roches rouges de cette espèce. En comparant la carte agricole avec la carte géologique on voit que d’excellentes terres de cette province, dans la vallée de Sussex, dans Sackville, à la rivière Shepody et ailleurs se trouvent dans le voisinage de roches de cette nature.

“ Les couches de ces formations de grès rouges se composent :

“ 1^o De conglomérats rouges qui, en se brisant, forment des graviers pauvres, produisant de bonnes récoltes d’avoine et de grains lorsqu’on les traite bien, mais ayant une forte disposition à absorber “ tout le fumier et tout l’eau qu’on y met.”

“ 2^o De grès rouge fin qui, en se brisant, forme des terrains sablonneux rouges, légers et faciles à travailler, et qui peuvent en étant bien traités, produire de bonnes récoltes. Les populations françaises de cette province apprécient beaucoup cette espèce de terrain, et en possèdent actuellement de vastes étendues.

“ 3^o De couches d’argile rouge, communément appelée marne rouge, avec des couches de grès rouge interstratifiées, qui, en se brisant, forment des terrains tantôt de riche terre glaise tantôt de riche argile. Tels sont les terrains les plus avantageux, les mieux drainés et les plus productifs qui se rencontrent dans nos diverses formations géologiques. Dans cette province la marne est ordinairement mêlée à du gypse comme on peut le voir par les points de rouge clair qu’on aperçoit dans les parties brunes rougeâtres marquées sur la carte. Partout où l’on rencontre ces couches de gypse on peut en conclure que les terrains sont très propres à la culture.

“ Quelques-uns des grès de cette formation, principalement ceux qui se trouvent dans le voisinage des couches de pierre calcaire, sont eux-mêmes très riches en chaux. Ainsi un morceau de grès pris dans cette localité, à trois milles de Steves dans la direction de Butternut Rridge (La crête aux noyers), me donna, à l’analyse, 17.31 p. cent de carbonate de chaux et de 0.49 de gypse. Ces couches, en se brisant, ne pourraient que fertiliser le sol.

“ La carte géologique très-imparfaite du Dr. Gesner que l’on conserve aux archives du bureau des terres, et une copie plus détaillée de la même carte qui est en la possession de l’institut des artisans de St. Jean, indiquent une bien plus grande étendue de roches rouges que la carte annexée à ce rapport. Cela vient de ce que le Dr. Gesner marque en rouge la paroisse de Bostford et parties des paroisses environnantes où les roches rouges ne paraissent pas, bien que les terrains qui recouvrent la surface soient rouges et aient été évidemment formés de roches rouges. Nous avons observé ce fait en parcourant dernièrement le pays. Sur le Grand Lac le Dr. Gesner marque aussi en rouge une étendue considérable du pays sur laquelle, d’après le Dr. Robb, on ne trouve point de roche rouge.

“ Toutefois les indications du Dr. Gesner, bien que n’étant pas tout-à-fait exactes au point de vue géologique, ne peuvent manquer d’être utiles à l’agriculteur. Elles indiquent le caractère général des éléments qui recouvrent les roches vives du pays et en forment les terrains, et sont plus précieuses pour faire juger de ses ressources agricoles que ne le serait une carte précise de ces roches. Dans un chapitre suivant j’expliquerai la cause des contradictions qu’on remarque souvent entre les cartes qui n’indiquent que la nature des roches d’un pays, et celles qui donnent une juste idée de ses ressources agricoles.

“ F. *Les ardoises de granit, de gneiss et de mica*, couleur carmin, forment une large ceinture qui traverse la province entre les deux bandes de roches à ardoise argileuse. Au nord de ces ardoisières, et au centre de la partie du pays non concédée, elles forment une large étendue de terre généralement élevée dont les limites et l’étendue ne sont nullement définies et ont été indiquées sur la carte presque au hasard.

“ Ces régions sont généralement pierreuses, souvent rocheuses, et il est impossible de les défricher. Quand elles ne sont pas très-pierreuses elles forment quelquefois de très-bons terrains lorsqu’on a fait disparaître les masses de roc qui sont assez espacées, et, dans plusieurs endroits, on trouve des étendues exemptes de pierres et sur lesquels on peut faire à peu de frais, des défrichements.

“ Cette description montre que les régions marquées au carmin ne sont nullement avantageuses au point de vue agricole, si l’on en juge par leur caractère géologique, mais qu’elles possèdent des ressources agricoles supérieures à celles de terres à grès de couleur grise c’est ce qui est prouvé par l’expérience des cultivateurs sur ces derniers terrains ;

l'expérience prouve aussi que les terrains sur lesquels se trouvent des masses de granit en plus grande abondance sont ceux qui deviennent avec le temps, les meilleurs. Les débris de granit se mêlant avec le grès améliorent la qualité du sol, lui donnent plus de consistance et le rendent plus productif.

“ La carte agricole fait voir que les terrains qui suivent la bande du carmin, au centre de la région sauvage entre les rivières St. Jean et Ristigouche, bien que souvent de qualité inférieure, ne présentent pas partout le caractère. Si l'on connaissait mieux les limites des formations géologiques indiquées par cette couleur, on pourrait, par ce seul moyen, se former une idée plus exacte des ressources agricoles des différentes localités, les représenter plus fidèlement sur les cartes et indiquer, à première vue, les améliorations mécaniques ou chimiques propres à développer ces ressources.

“ G. *Les roches de trapp*, marquées en vert, qui se présentent si fréquemment dans la région ardoisienne du sud et parmi les roches siluriennes inférieures, ainsi que dans la région sauvage qui forme le nord de la province, sont dans cette énumération, les dernières masses rocheuses qui couvrent une portion considérable du Nouveau-Brunswick. Elles forment, dans cette partie de la province, une région pauvre, rude, rocheuse et inhospitalière. Lacs, savanes et bouquets de bois mou s'y trouvent en quantité et de nombreux blocs de pierre y fatiguent la patience et l'activité du colon.

“ La présence du trapp n'implique pas l'existence d'un terrain stérile. Au contraire quelques-unes des parties les plus fertiles de l'Angleterre et de l'Écosse, sont situées sur des roches de cette espèce et possèdent des terrains qui en sont formés. Mais ces terrains ne se forment que là où ces roches sont moins dures et moins caillouteuses, ou du moins plus sensibles à l'influence décomposante des causes atmosphériques, et se brisent plus facilement. Dans ce dernier cas elles forment des terrains rougeâtres d'une grande richesse, et, lorsque ces terrains sont profonds, on trouve avantage à y prendre de la terre et la transporter à quelque distance pour recouvrir des terrains moins riches.

“ Une des causes de la fertilité de ces terrains à trapp est la grande quantité de chaux que ces trapps contiennent fréquemment. Ce caractère chimique, les distingue éminemment des roches granitiques et prescrit un traitement spécial pour les terrains formés respectivement de l'une de ces deux catégories de roches.

“ Au Nouveau-Brunswick, d'après les observations que j'ai pu faire, les roches de trapp ne se brisent pas facilement mais demeurent dures et presque impénétrables à l'action de l'air. Il s'en suit qu'ils n'y produisent pas les riches terrains qu'ils forment ailleurs. C'est ce qui fait que les comtés de St. Jean et de Charlotte sont justement considérés comme les districts les moins fertiles de la province, partie à cause des ardoises et des roches siluriennes inférieures qui y abondent, partie à cause de la présence du trapp dur, et troisièmement à cause des masses rocheuses innombrables dont ils sont couverts. Toutefois j'ai constaté dans ces deux comtés que l'énergie et une ferme détermination peuvent souvent, au Nouveau-Brunswick, comme partout ailleurs, réussir à dompter la nature. Des propriétés charmantes, de bonnes récoltes et une riche aisance y donnent, aussi bien que dans tout autre comté de la province, une ample récompense au travail et à l'activité intelligente.

“ Je ne développerai pas plus longuement cette partie de mon sujet. Les conclusions générales, relativement aux ressources agricoles de cette province, que l'on peut tirer des indications imparfaites fournies par la carte géologique sont, somme toute, bien décourageantes.

“ Les couches carbonifères, les roches siluriennes inférieures, les granits et les trapps ne sont pas généralement propres à former des terrains fertiles, et ces formations couvrent une grande partie de la province. Les formations silurienne supérieure et de grès rouge présentent plus de ressources et des terres éminemment fertiles en grain; elles couvrent aussi une portion considérable de la province. Si l'exploration géologique avait été plus complète on aurait pu en déduire des renseignements plus précis, plus exacts et aussi plus favorables comme le prouveront, j'espère, les explications ci-dessus. Il est à espérer que Votre Excellence et les chambres de la législature, feront reprendre le plus tôt possible cette importante exploration.

“ On arrivera à des conclusions plus positives et plus détaillées sur la valeur absolue et comparative des terrains dans les diverses parties de la province, sur les différentes formations géologiques et les parties d'une même formation dont les subdivisions n'ont pas

encore été faites, lorsqu'on fera l'arpentage pratique qui forme le sujet du chapitre suivant.

« Bien que la structure géologique d'un pays fournisse des données très-claires sur sa position géographique, sa nature physique et chimique et ses ressources agricoles, elle n'indique pas :

« 1° La puissance absolue de production de ses terrains pour telle ou telle sorte de récolte ;—Elle n'indique pas, par exemple, si le terrain formé de grès rouge produit tant de minots de blé et le sol argileux, tant.

« 2° La puissance relative de production de ces terrains :—elle n'indique pas, par exemple, si les couches carbonifères produisant vingt minots de grains, le sol siliceux supérieur en produira trente.

« Ces pouvoirs absolus et relatifs ne peuvent être déterminés que par des essais sur quelques portions, au moins, de ces terrains, et par l'examen comparatif des qualités apparentes des différentes espèces de terrains avec ce qu'on sait de l'origine, de la composition et du pouvoir absolu de production de chacune d'elles.

« De plus les limites géographiques des diverses formations, telles que représentées sur la carte géologique, n'indiquent pas précisément les limites des différentes qualités de sol qu'elles produisent. Les débris d'une catégorie de roches recouvrent fréquemment les arêtes et quelquefois même la surface d'une autre catégorie de roches contiguës, dans une certaine direction, d'où il résulte que les terrains qui recouvrent ces derniers sont tout différents de ceux qu'indiquent les couleurs marquées sur la carte géologique.

« On a remarqué que, dans ce pays, les diverses formations ont été déplacées du N. N. E. au S. S. E. selon toutes probabilités par quelque courant analogue à celui qui amène aujourd'hui les glaces des régions polaires et qui traversait cette partie de l'Amérique du Nord alors qu'elle était encore au niveau de la mer. Voilà pourquoi la surface d'un rocher ou les débris qui en tombent peuvent souvent être recouverts d'une couche d'espèce différente provenant de roches situées à une distance plus ou moins grande dans la direction N. N. E.

« Ce qui se voit facilement dans le cas des grès rouges dont les débris en se déplaçant pour s'arrêter sur les formations voisines donnent une couleur différente aux terrains qui reposent sur cette espèce de roche. Ainsi, en remontant la rivière Tobique, on rencontre à deux ou trois milles au-dessus des rapides, sur la rive droite de la rivière, une couche d'alluvion de quelques pieds d'épaisseur formée probablement par les roches rouges qui se trouvent au-dessus des rapides et qui repose sur une couche épaisse d'ardoise d'alluvion ; en cet endroit le terrain est bon. Des dépôts d'alluvion rouges s'étendent dans la même direction à partir des roches rouges de la vallée de Sussex. Dans ses intéressants rapports le Dr. Gesner décrit un dépôt analogue qui suit les bords du Grand Lac et se rencontre aussi dans d'autres localités.

« Quelquefois les roches supérieures qui couvraient la surface d'un pays ont été usées, et entièrement emportées par les eaux, ne laissant comme trace de leur existence qu'une couche de boue fine, du sable ou du gravier que l'on observe sur les roches inférieures qui existent encore.

« C'est ce qu'on observe dans la paroisse de Bandon où les terrains rouges semblent formés principalement de roches rouges qui existaient dans la direction de la Baie des Chaleurs, et dans la paroisse de Bostford, comté de Westmoreland, où les terrains rouges proviennent de l'Île du Prince Edouard ou de roches situées dans cette direction mais qui ont aujourd'hui disparu.

« De plus il n'est pas rare que les matières d'alluvion qui recouvrent la surface d'un pays, ou qui en forme les terrains se composent des débris de deux ou plusieurs espèces différentes de roches mêlées, ensemble, autant que le mélange de semblables matières peut l'opérer lorsque le même courant, comme la rivière St. Jean par exemple, passe successivement sur diverses formations géologiques et mêle, au fond de l'eau, et dans diverses proportions des fragments de toutes les roches de ces formations. La nature du terrain ainsi formé ne serait point indiquée ni par la roche sur laquelle il repose, ni par dix ou un plus grand nombre d'espèces de roches qui peuvent entrer dans sa composition. Ainsi bien qu'une relation intime existe entre les terrains et les roches d'un pays en général et une relation très-spéciale entre un terrain donné et la roche dont il est formé en sorte qu'à l'inspection d'une carte géologique un œil exercé pourra reconnaître la nature des

ressources agricoles du pays, toutefois cette carte géologique n'offre pas à l'œil, comme je l'ai déjà dit, les indices de la fertilité absolue ou comparative des différents terrains pour telle ou telle espèce de récolte non plus que, dans un pays comme celui-ci, elle définit d'une manière précise les limites qui séparent une espèce de terrain d'un autre.

" Ces questions ne peuvent être résolues que par un examen spécial, une exploration particulière et personnelle. Un des principaux objets de mon voyage dans cette province était un examen de cette espèce. J'ai indiqué sur les cartes No. II et No. III annexées au présent rapport les résultats de mes observations personnelles avec plusieurs autres renseignements que j'ai puisés dans des documents conservés au bureau des terres, dans les rapports du Dr. Gesner, et d'autres sources. Tout ce travail a été exécuté avec l'aide infatigable que m'a constamment prêtée M. Brown.

" Sur ces cartes j'ai représenté par différentes couleurs et différents chiffres les diverses qualités de terrain de la province, la position géographique et l'étendue approximative de chaque qualité. A cet effet j'ai divisé les terrains en cinq qualités différentes représentées par la série 1, 2, 3, 4, 5. No. 1 indiquant la meilleure qualité, et No. 5 la qualité la plus inférieure.

" Les différentes variétés de terrains sont indiquées comme suit :

" No. I. Sur la carte non coloriée, et le rouge clair sur la carte coloriée indiquent le terrain de la meilleure qualité dans la province. Il comprend des bassins de rivières, des fies et des marais. L'étendue de ce terrain est limitée et se borne en général au cours des rivières St. Jean et Petitecodiac et au voisinage de Sackville.

" No. II et rouge pâle, indiquent la meilleure qualité de terre élevée et les portions des bassins et marais non-compris dans le No. I. Il faut observer toutefois que cette catégorie comprend beaucoup de terrains marécageux asséchés et non-asséchés qui ne méritent pas d'être placés même dans cette seconde catégorie. Ces hautes terres de première classe existent principalement dans les comtés de Carleton et de Ristigouche.

" No. III et couleur bleue, représentent les terres élevées de seconde qualité inférieure au No. II mais toutefois de très-bonne qualité. Ce sont les sols moyens de la province, qui s'étendent sur une surface beaucoup plus considérable qu'aucune autre couleur.

" No. IV et couleur jaune clair, indiquent des terrains d'une qualité inférieure à tous les autres. Ce sont des terres pauvres et inférieures ressemblant aux moins productives de celles qui sont en culture. Le sol en est léger et sablonneux, aride et facile à travailler ; parfois il est pierreux et rocheux et difficile à défricher, mais, une fois ouvert, comme dans certaines parties du comté de Charlotte il est très-productif.

" Cette catégorie comprend aussi les terres couvertes de pruche et autres bois mous, et qui bien que difficiles à défricher et peu favorables aux premières récoltes peuvent devenir productives lorsqu'on y a employé la charrue. On verra qu'une grande portion de cette terre marquée jaune clair existe dans la moitié nord de la province.

" No. V et couleur jaune pâle, comprennent les terres qui, jusqu'à présent, ont été jugées impropres à la culture.

" Les plateaux stériles, comprenant marais, landes, friches, plaines, sont tous indiqués par cette couleur ainsi que les étendues de savanes qui non seulement n'offrent aucunes ressources par elles-mêmes mais sont préjudiciables aux districts avoisinants. Toute cette étendue marquée en couleur jaune pâle ne doit pas être considérée comme absolument dénuée de toutes ressources, mais elle sera impropre à la culture, tant que la province ne sera pas beaucoup plus avancée qu'elle n'est aujourd'hui. Les points noirs à l'encre de chine représentent les emplacements de quelques-unes des plaines arides comprises dans cette catégorie No. 5.

" On ne doit pas supposer que moi-même ou mes compagnons de voyage nous ayons été à même d'inspecter, même à la hâte, la région que nous avons ainsi numérotée et coloriée sur la carte. La région que nous avons visitée et explorée durant notre dernier voyage est indiquée par les lignes vertes tracées sur les deux cartes et qui représentent les routes que nous avons suivies et le pays que nous avons parcouru. Les autres renseignements que nous avons recueillis, ont été obtenus de diverses personnes de la province, nous avons aussi tiré parti des rapports et arpentages déposés au bureau des terres et des observations du Dr. Gesner. Bien qu'elles soient loin d'être exactes, ces cartes sont précieuses à un double point de vue : comme faisant connaître approximativement la

vérité et comprenant à peu près toutes les indications connues jusqu'à ce jour sur les terrains de la province. Votre Excellence les appréciera davantage et sera plus disposée à excuser leur manque d'exactitude lorsque j'ajouterai qu'elles sont les seules cartes de cette espèce qui aient jamais été données et qu'elles ont été exécutées en fort peu de temps si l'on considère combien ce travail est considérable.

“ Les superficies approximatives des différents terrains représentés sur la carte coloriée sont évaluées comme suit :

No. I, Rouge clair.....	50,000	acres
No. II, Rouge pâle.....	1,000,000	“
No. III, Bleu.....	6,950,000	“
No. IV, Jaune clair.....	5,000,000	“
No. V, Jaune pâle.....	5,000,000	“

Superficie totale de la province..... 18,000,000 acres.

“ La superficie de la province a été calculée de manière à comprendre autant que possible tout le territoire en dedans de la ligne frontière, qui sépare le Nouveau-Brunswick du Canada.

“ Telles sont les limites géographiques relatives des terres de différentes qualités dans la province, et les superficies couvertes par chaque qualité respectivement, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir.

“ J'ai calculé comme suit la valeur absolue de chaque variété de terrains au point de vue des récoltes principales de la province :

“ Au Nouveau-Brunswick il est d'usage de calculer la valeur absolue ou comparative de la terre d'après la quantité de foin qu'elle peut produire. J'ai donc pris cette récolte comme point de départ pour déterminer la valeur absolue et relative des différentes espèces de terres de la province. En fait de grains l'avoine est, dans la province, la récolte la plus certaine et celle qui offre les meilleurs produits. Aussi la culture de l'avoine se répand de plus en plus, ainsi que l'usage de la farine d'avoine dans la consommation journalière. Je prends donc cette récolte comme second terme de comparaison. Je suppose aussi, mais ceci est tout-à-fait arbitraire, que, comme indice de la valeur actuelle de la terre, avec les modes de culture qui y sont en usage aujourd'hui, 20 minots d'avoine équivalent à un tonneau de foin, ou, en d'autres termes, je suppose que là où l'on peut produire vingt minots d'avoine on leur équivalent en d'autres articles comestibles.

“ Je trouve ainsi le moyen d'indiquer la valeur des diverses variétés de sol en fourrage ou en céréales.

“ J'ai classé de la sorte la valeur absolue et relative de l'acre impérial de chaque espèce de terrain en prenant pour somme de comparaison ces deux récoltes.

No. I produira $2\frac{1}{2}$ tonnes de foin ou 50 minots d'avoine par acre.
No. II “ 2 “ “ 40 “ “
No. III “ $1\frac{1}{2}$ “ “ 30 “ “
No. IV “ 1 “ “ 20 “ “

“ La seule objection raisonnable qu'on puisse faire, selon moi, à ce calcul aurait trait à la valeur en avoine assignée aux terrains de la qualité dite No. I.

“ On pourra objecter que ces terrains de première qualité ne donnent pas en pratique, 50 minots d'avoine par acre, mais cette objection a réellement peu de valeur : premièrement, parce que toutes ces terres produisent chaque année du foin ; secondement, parce que les blés (excepté le blé d'Inde dans Sunbury) n'y réussissent pas à cause de la rancidité du sol qui les fait *verser* et les empêche de mûrir ; et, troisièmement, parce que sous un bon système de culture la terre qui, dans ces climats, produit de $2\frac{1}{2}$ à 4 tonnes de foin par acre, comme cela arrive dans les basses-terres de première qualité et les marais asséchés, devrait aisément produire de 50 à 60 minots d'avoine.

“ La production totale de la province, en fourrage et en céréales, dans la supposition que toute la terre arable disponible fût cultivée d'après les méthodes suivies aujourd'hui et que le foin et l'avoine fussent dans la proportion d'une tonne à vingt minots, pourrait être représentée comme suit :

	TONNES DE FOIN.	MINOTS D'AVOINE.
1re classe.....	125,000 ou	2,500,000
2de classe.....	2,000,000 ou	40,000,000
3me classe.....	10,425,000 ou	208,500,000
4me classe.....	500,000 ou	100,000,000
Produit total.....	17,555,000	351,000,000

Or, en moyenne : 1½ tonne de foin ou 27 minots d'avoine par acre sur treize millions d'acres de terre arable.

“ Quelle population cette quantité de produits pourrait-elle alimenter ?

“ Il y a diverses manières de déterminer approximativement la population qu'un pays peut alimenter avec ses propres ressources agricoles. La plus simple et celle dont on se sert le plus communément consiste à établir la proportion suivante : Tant d'acres actuellement en culture alimentent la population actuelle, tant de fois ce nombre d'acres sont contenus dans la superficie totale du pays, la population peut donc se multiplier un nombre de fois égal à ce dernier chiffre sans être trop forte pour les ressources du pays.

“ Ainsi, au Nouveau-Brunswick, il y a aujourd'hui environ 600,000 acres en culture et le produit de ces terres fait vivre :

Hommes femmes et enfants.....	210,000
Chevaux et bétail.....	150,000
Moutons et pores.....	250,000

“ Mais 600,000 est contenu environ 22 fois dans 13,000,000 nombre total des acres de terre arable de la province, donc en supposant que chaque étendue de 600,000 acres puisse alimenter une population égale à la population actuelle, la province pourrait alimenter environ :

Hommes, femmes et enfants.....	4,620,000
Chevaux et bétail.....	3,300,000
Moutons et pores.....	5,500,000

“ La population humaine et le bétail conservant les mêmes proportions numériques qu'aujourd'hui :

“ Mais cette évaluation est très hasardée, et n'a qu'une faible chance d'approcher de la vérité, car en supposant que la quantité de terre actuellement en culture soit exactement évaluée (ce qui est fort douteux) on ne tient pas compte d'une considération importante savoir que les terres actuellement en culture peuvent fort bien être d'une qualité supérieure à celles qui ne sont pas encore ouvertes. Et cela est très probable car l'histoire de l'agriculture démontre que les terres les moins fertiles naturellement, sans qu'elles ne soient très faciles à exploiter, sont toujours mises en culture les dernières. On ne tient pas compte non plus dans ce calcul, de la question du combustible qui, comme nous le verrons bientôt a une relation très-importante avec les ressources agricoles d'un pays et le chiffre de la population qu'elle peut alimenter.

“ Mais, d'après les données ci-dessus nous pouvons, d'une autre manière, arriver approximativement à la vérité en répondant directement à la question : Quelle population la province peut-elle alimenter avec les produits actuels qu'on lui suppose ?

“ Supposons qu'un homme fait vivre entièrement d'avoine, sans prendre aucune autre espèce de nourriture il lui faudra, pour douze mois, environ 1000 livres de farine d'avoine équivalentes à environ 2000 livres d'avoine qui, à la faible moyenne de 35 livres par minot représentant 57 minots. Si nous admettons que chaque individu, petit ou grand, consomme 40 minots d'avoine, ce qui est un chiffre assez élevé, alors la consommation de chaque individu d'après notre évaluation comparative des pouvoirs de production de la terre, en prenant pour termes de comparaison le foin et l'avoine, serait équivalente à deux tonnes de foin, ou, en d'autres termes, l'étendue de terre qui produirait deux tonnes de foin pourrait, en moyenne, alimenter un individu qui ne se nourrirait que de farine d'avoine.

“ Dans cette province on calcule que, pour la nourriture d'un cheval pendant l'hiver, il faut quatre tonnes de foin, pour celle d'une vache deux tonnes, pour un mouton ou un porc, une tonne.

“ On calcule qu’il y a, dans la province, 150,000 têtes de bétail y compris les chevaux. Si les proportions relatives de ces deux espèces d’animaux étaient, comme dans le Haut-Canada, de quatre à un environ, alors tout le bétail (à l’exception de la volaille, des chiens, etc.) demanderait pour son alimentation les quantités suivantes de produits calculées en tonnes de foin :

210,000 à 2 tonnes chaque,.....	420,000 tonnes.
30,000 chevaux, 4 tonnes chaque,.....	120,000 “
120,000 têtes de bétail, 2 tonnes,.....	240,000 “
250,000 moutons et porcs, $\frac{1}{4}$ tonne.....	62,500 “
	842,500

“ Mais nous avons vu que le produit moyen de chacun des 13,000,000 d’acres de terres labourables pouvait s’évaluer à une tonne $\frac{1}{3}$ par acre. Les 842,500 tonnes ci-dessus représenteraient donc 631,875 acres de terre de moyenne qualité.

“ On remarquera que ce dernier chiffre approche beaucoup de celui de la terre actuellement en culture dans la province. C’est à peu près la vingtième partie de toute la surface (13,000,000) en acres et en foin. En sorte que, d’après ce calcul, la province pourrait alimenter vingt fois le nombre d’habitants et de têtes de bétail qu’elle possède aujourd’hui, c’est-à-dire :

Hommes, femmes et enfants.....	4,200,000
Chevaux	600,000
Bétail.....	2,400,000
Moutons et porcs.....	5,000,000

“ Si la proportion des animaux diminuait, naturellement le nombre d’êtres humains que la province peut alimenter augmenterait en proportion.

“ Les personnes habituées à l’élève du bétail auront remarqué que, dans le calcul précédent, je n’ai calculé que la nourriture du bétail pendant les sept mois d’hiver, et que je n’ai point tenu compte de la terre à pâturage nécessaire durant la pousse des foins.

“ On observera aussi que j’ai supposé le bétail tout élevé, et que j’ai accordé pleine ration à chaque animal sans tenir compte de son âge. Il restera donc, à la fin de l’hiver, un surplus considérable qui pourra être employé, durant l’été, à la nourriture du bétail, ou ce qui serait préférable, qui permettrait de laisser en pâture une certaine étendue de terre pour nourrir au vert les animaux à l’étable.

“ De plus, en examinant les proportions relatives des terres donnant les produits nécessaires pour alimenter la population et le bétail, ces derniers restant dans les proportions numériques relatives qui les représentent actuellement au Nouveau-Brunswick et qui ont été indiquées plus haut, on verra qu’il faut autant de terre pour la population que pour le bétail. C’est-à-dire que près de la moitié des terres sera toujours semée en grains et produira, par conséquent, grande quantité de paille de différentes espèces qui pourra suffire plus ou moins à la nourriture de tout le bétail.

“ Je ne m’arrêterai pas à faire observer ici combien, dans certaines parties de la province, on gaspille les différentes espèces de paille, et combien on pourrait, par d’autres méthodes, faire un meilleur usage de ce produit. Je ferai remarquer, toutefois, que le calcul ci-dessus laisse une ample marge pour la quantité additionnelle de fourrage nécessaire à la nourriture du bétail pendant les mois d’été en outre de la quantité de foin prise pour base de mon calcul. Avant d’en finir avec la question générale des produits de la province et de la population qu’elle peut alimenter, je tiens à faire encore deux observations :

“ *Premièrement.*—Je n’ai point tenu compte, dans le calcul de l’alimentation de la population, des produits tels que bœuf, mouton, lard, lait, fromage et beurre. Le foin qu’on récolte sur une moitié de la surface du pays est presque tout employé à produire ces articles de consommation. Lorsqu’on fera le calcul de ces produits, le nombre des têtes de bétail demeurant à la population dans la proportion qu’il a aujourd’hui, et en tenant compte du poids brut que chaque pièce de bétail atteint en moyenne, on verra que le bœuf, le mouton, le lard et le lait peuvent seuls alimenter une population égale au tiers de celle que peut alimenter les terres produisant des céréales. Ainsi les ressources du sol, évaluées d’après la population qu’il peut alimenter, peuvent être représentées comme suit :

Hommes, femmes et enfants.....	5,600,000
Chevaux.....	600,000
Bétail.....	2,400,000
Moutons et porcs.....	500,000

“ *Secondement.*—Je n’ai point parlé des pêcheries qui sont déjà une grande source de richesse pour la province et contribuent pour une large part à l’alimentation des habitants. La valeur de cette source d’alimentation peut compenser celle des produits de l’Inde Occidentale et autres articles nécessaires à la vie que le pays ne produit pas, mais qui seront nécessaires à l’alimentation du peuple en outre du bœuf, du lait et de la farine.

“ Je fixe à plus de cinq millions et demi le chiffre de la population que le Nouveau-Brunswick pourrait alimenter dans des circonstances ordinaires.—Mais ici la question du combustible vient encore modifier considérablement nos calculs et nos opinions sur ce sujet. Cette question demande à être étudiée à part.

Ressources productives absolues et comparatives de la province, telles qu’indiquées par les quantités moyennes de blé et d’autres grains récoltés sur un acre impérial de terre, dans les différents comtés.

“ Je viens de donner un aperçu général des ressources agricoles du Nouveau-Brunswick calculées d’après la structure géologique, et les pouvoirs producteurs absolus et relatifs de ses différents terrains tels qu’indiqués par l’observation pratique. Mais les qualités naturelles du sol peuvent être négligées, oubliées ou l’on peut en faire abus. Le produit actuel d’une terre peut être de beaucoup inférieur à son produit possible. Les récoltes sont quelquefois moindres qu’elles pourraient être pour une ou plusieurs raisons dont je parlerai dans la suite de ce rapport.

“ C’est de fait l’état d’avancement de l’agriculture qui détermine les ressources réelles de ses terrains. Réciproquement les ressources possibles une fois connues, la quantité des produits récoltés peut indiquer l’état d’avancement de l’agriculture.

“ A ce point de vue il me sembla très-important de recueillir, aussi complètement que je pourrais le faire dans le temps et avec les moyens à ma disposition, des états du nombre de minots des diverses espèces de blé et de tubercules ordinairement cultivées dans la province récolté sur chaque acre impérial de terre. Voyant qu’il était impossible de me procurer tous ces chiffres par moi-même j’adressai une circulaire aux cultivateurs-propriétaires et aux sociétés agricoles des diverses parties de la province. C’est d’après les réponses que j’ai reçues que j’ai dressé les tableaux No. IV et V. Ils ne doivent pas être considérés comme rigoureusement exacts ; ils sont sujets à caution sous certains rapports que je signalerai tout-à-l’heure, mais ce sont les premiers de cette espèce qui aient été dressés pour cette province ; les chiffres ont été fixés, je crois, avec soin et au meilleur de la connaissance des personnes dont les signatures les certifient ; or, en l’absence de renseignements plus complets, je crois qu’ils ont une certaine valeur.

“ Ces tableaux dénotent des faits d’un haut intérêt et dont quelques-uns sont frappants ; ainsi :

“ 1. *Les produits des récoltes varient beaucoup dans les différentes parties d’un même comté.* Ainsi, dans Westmorland, une personne indique 15 minots et une autre 20 comme moyenne de la récolte du blé. Dans le comté de King l’une donne le chiffre 15 l’autre le chiffre 25. Dans Sunbury l’une 12½ l’autre 20. Dans York l’une 15, l’autre 32, et ainsi de suite. Des différences analogues existent pour les autres espèces de grains.

“ Ces différences sont assez naturelles et n’impliquent pas inexactitude dans les relevés. Elles peuvent provenir de différences naturelles dans la nature du sol qui a pu être plus ou moins épuisé par une culture précédente, ou qui produit plus ou moins suivant qu’il est bien ou mal traité.

“ 2. *Pour le blé, le minimum le plus faible est constaté dans le comté de la Reine (Queen’s county) ou l’on n’a parfois récolté que huit minots par acre.* Dans les comtés de St. Jean, de Charlotte et du Roi (*King’s county*) le minimum est de dix minots. Je n’ai point reçu d’état de Carleton, et les réponses qui m’ont été adressées de ce comté sont en petit nombre et tout-à-fait défectueuses. Les maximums les plus élevés se ren-

contrent dans les comtés de Kent, Charlotte et York où l'on a récolté parfois 40, 36 et 32 minots à l'acre.

" 3. *Pour l'avoine*, un seul comté (*Queen's county*) récolte moins de 25 minots par acre, d'après les états reçus. Dans ce comté on ne récolte quelquefois que 13 minots par acre.

" Dans quatre comtés la récolte d'avoine s'élève quelquefois à 60 minots par acre ; dans deux autres à 50 ; dans un à 45 ; et dans quatre à 40 minots par acre. Ces chiffres indiquent ce qui est démontré par une foule d'autres circonstances c'est que non seulement l'avoine réussit fort bien, mais qu'elle est une des récoltes les plus certaines dans l'état actuel de la province.

" 4. *Pour le maïs et le blé-d'inde*, on verra que, dans deux comtés seulement (*King's* et *Queen's*) le minimum est au-dessous de 35 minots par acre, tandis que dans quatre comtés la plus petite récolte est de 40 à 45 minots par acre. Dans le comté de Sunbury on obtient parfois le chiffre considérable de 80 minots par acre, et dans les comtés de Charlotte et de Northumberland on atteint jusqu'à 60 minots.

" Cette récolte est mise en danger par les gelées précoces, et est un peu incertaine dans ce climat qui, autrement, lui est favorable à cause des fortes chaleurs de l'été. Les quatre comtés de Sunbury, de la Reine, de Charlotte et de Northumberland sont, d'après les états reçus, les plus favorables à cette récolte. S'il en est ainsi on devrait encourager la culture de cette espèce de grain.

" 5. *Pour le sarrasin*, vingt minots par acre est le chiffre le plus faible, et parfois on récolte jusqu'à 70 minots. L'expérience des deux dernières années a fait voir que non seulement la récolte d'une ou deux variétés de ce grain est assez certaine mais qu'elle est bien adaptée à l'état d'épuisement d'un grand nombre de terrains. De plus elle donne une nourriture très-goûtée.

" 6. *Pour les pommes de terre*, le chiffre minimum est 100 minots, ou environ 3 tonnes par acre ; mais dans le comté de la Reine on récolte parfois mille minots, ou environ quatorze tonnes par acre. Ce dernier chiffre est rarement dépassé même dans l'ouest de l'Ecosse, au N. O. de l'Angleterre et en Irlande où le sol est éminemment favorable à ce tubercule.

" 7. Mais le fait le plus frappant qui résulte de l'étude de ces tableaux est le chiffre comparativement élevé qui représente le produit moyen de chaque récolte dans la province. Ces moyennes sont indiquées à la dernière ligne du second tableau, comme suit :

VI. Blé.....	19 11 $\frac{1}{2}$ soit 20 minots.
Orge.....	29 "
Avoine.....	34 "
Sarrasin	33 $\frac{1}{2}$ "
Seigle	20 $\frac{1}{2}$ "
Blé-d'inde.....	41 $\frac{1}{2}$ "
Pommes de terre.....	226 $\frac{1}{2}$ ou 6 $\frac{1}{2}$ tonnes.
Navets.....	456 13 $\frac{1}{2}$ "

" Jusqu'à présent on n'a point calculé d'une manière précise la moyenne des différentes récoltes en Angleterre, en Ecosse ou dans le Royaume-Uni en général. L'opinion générale veut toutefois que 25 minots par acre impérial soit la moyenne pour le blé dans les districts où on le cultive. Dans quelques localités on récolte, il est vrai, jusqu'à 40 ou 50 minots par acre, mais d'autres districts ne produisent que 10 à 12 minots.

" Toutefois il est peu important de comparer les moyennes ci-dessus avec celles d'aucun pays de l'Europe. Il sera plus intéressant pour Votre Excellence et la législation de les comparer avec les moyennes analogues calculées pour d'autres parties du continent Américain.

" Dans le rapport annuel de la société agricole de l'Etat de New-York pour 1845, on trouve une évaluation du produit de chaque espèce de récolte par acre impérial dans divers comtés et une série de moyennes générales pour tout l'Etat.

Voici ces dernières moyennes comparées à celles du Nouveau-Brunswick :

VII.

Produit moyen par acre impérial.

	Etat de New-York.	Nouveau-Brunswick.
Blé	14 minots.	20 minots.
Orge.....	16 “	29 “
Avoine.....	26 “	34 “
Seigle.....	9½ “	20½ “
Sarrasin.....	14 “	33¼ “
Blé-d'inde.....	25 “	41¼ “
Pommes de terre.....	90 “	226 “
Navets.....	88 “	460 “
Foin	—	1½ tonnes.

La supériorité des ressources agricoles du Nouveau-Brunswick sur celles de l'Etat de New-York est très-frappante. La conclusion irrécusable qu'on doit en tirer semble être celle-ci : que, si l'on ne considère que les pouvoirs de production dans l'état actuel de l'agriculture, la province du Nouveau-Brunswick est bien supérieure à l'Etat de New-York comme pays agricole.

APPENDICE B.

RESSOURCES AGRICOLES DU DISTRICT DE MÉTAPÉDIAC.

“ Le canton de Ristigouche est situé à la tête du courant de marée de la rivière Ristigouche qui le borne au sud ; il est séparé du canton de Métapédia par la rivière de ce nom le long de laquelle les deux comtés s'étendent ; comme caractère général il présente un plateau élevé de deux à huit cents pieds au-dessus de la mer ; sa surface est coupée de ravins et de vallées étroites dont les côtés forment fréquemment avec l'horizon des angles de vingt à quarante degrés ; les sommets de ces collines sont d'une étendue considérable et présentent parfois une surface unie de plusieurs milles de long sur plus d'un demi-mille de large. Le terrain est de la marne brune ou jaune de bonne qualité exempte de pierre et reposant, en général, sur des couches de trapp qui, en se décomposant, forment un sol extrêmement fertile. Il est bien boisé et produit du bouleau noir et jaune, de l'érythre, du bouleau blanc, du sapin, de l'épinette, du hêtre et du frêne ; ces derniers bois se rencontrent aussi, mêlés de pin et de cèdre, sur le versant des collines qui, par suite de leur roideur excessive, n'occupent pas autant de place qu'on pourrait le croire au premier abord d'après l'apparence tourmentée du terrain. L'étendue des plateaux dans les ravins et les vallées est très-restreinte. Le bois qu'on rencontre en ces endroits est généralement du bois mou mêlé de frêne et d'ormeau.

“ La description ci-dessus s'applique au canton de Métapédia qui est aussi borné au sud par la rivière Ristigouche. La pierre calcaire existe dans ces deux cantons en quantités suffisantes pour les constructions et l'engrais quand on en aura besoin ; les sources et les petits cours-d'eau n'y manquent pas et l'eau est de bonne qualité.

“ On pourrait supposer que l'étendue de pays décrite plus haut est, jusqu'à un certain point, impropre à la culture à cause de son élévation. Toutefois les récoltes faites dans ce district, à huit cents ou mille pieds au-dessus du niveau de la mer, mûrissent aussi vite, produisent autant, et sont d'aussi bonne qualité que celles qu'on fait dans les vallées.

“ Il y a quelques années la région qui entoure la Baie des Chaleurs était considérée comme impropre à la culture du blé. Mais l'expérience a prouvé que cette opinion était erronée, car le district produit aujourd'hui toutes les espèces de grains qu'on récolte dans le Bas-Canada. Les brouillards y sont très-rares. Il y tombe de la neige vers la fin d'octobre et l'hiver commence au milieu de novembre, mais le beau temps continue souvent jusqu'à la fin du mois. L'épaisseur de la couche de neige est, au maximum, de cinq à six pieds; elle disparaît au commencement de mai et, quelques jours plus tard, le sol est propre à recevoir les semences.

“ Dans la direction de la Baie des Chaleurs et de la rivière Ristigouche le vent souffle généralement de l'ouest ou de l'est; les fortes bourrasques sont rares.

“ Les terres bien cultivées dans le voisinage de Dalhousie produisent de trente à trente-deux minots de blé par acre; pois, à-peu-près la même quantité; avoine, de trente à quarante-huit minots; orge, de quarante-cinq à soixante minots; pommes de terre, de trois à quatre cents; carottes de deux cent soixante-dix à trois cents minots par acre; foin, de deux à quatre tonnes par acre. Voici le poids du grain exhibé aux expositions agricoles du district: blé de printemps par minot de Winchester, de soixante à soixante-sept livres; blé d'automne, de soixante à soixante-six; blé de Sibérie, de soixante-quatre à soixante-cinq; avoine de quarante-deux à quarante-huit et demi; orge, de cinquante-quatre à cinquante-six; pois gris, de soixante-six à soixante-sept livres.

“ Sur les terres neuves, non débarrassées des souches, la récolte du blé est de trente minots pour un de semence; mais souvent la récolte n'est que de quinze à vingt minots.

“ Les deux-tiers de la surface de ces cantons (Ristigouche et Métapédia) sont de la qualité indiquée plus haut et forment une étendue de cent mille acres d'excellente terre, qui va de Ristigouche jusqu'au ruisseau de Clark à l'est, et le ruisseau du Moulin à l'ouest de la Métapédia.

“ A l'est de la Métapédia, depuis le ruisseau de Brook, l'aspect du pays est très-défavorable: collines à pic s'élevant le long de la rivière et dépouillées de bois par le feu, ou produisant seulement du bois mou en grande abondance; terrain peu profond et rempli de petites pierres. Dans cette section qui a onze milles de long sur cinq de large, la onzième partie des terres seulement (cinq mille acres) est propre à la culture.

“ A l'ouest de la rivière le pays présente à peu près le même aspect. Le sol, bien que coupé par de nombreux ravins, est un peu meilleur. La forêt n'a pas été aussi endommagée par le feu et produit du bois dur, et du bois mou. La moitié des terres entre le ruisseau du Moulin et celui de McKennon, embrassant une étendue de vingt-huit milles carrés, est très propre à la culture; cette région est bien arrosée par le ruisseau mentionné plus haut et par celui qui est connu sous le nom de Connor's Gulch. En continuant à l'ouest de la rivière au-dessus du ruisseau de McKennon, la surface est généralement moins élevée que celle de la région déjà décrite. Les terrains humides y sont plus fréquents; il y pousse du sapin, de l'épinette, du bouleau blanc, jaune et noir, de l'érable, du cèdre et du sapin blanc. Dans les savanes le cèdre et les épinettes noire et grise prédominent. Le sol bien que très-inférieur à celui qu'on rencontre à l'embouchure de la Métapédia est d'une assez bonne qualité; ces observations s'appliquent en général à la région qui s'étend jusqu'au petit lac Métapédia et qui forme une étendue de quatre-vingts milles dont les deux-cinquièmes (environ vingt mille acres) peuvent être considérés comme de bonne qualité.

“ A l'est du ruisseau de Pitt en traversant le Casapsail jusqu'au près du ruisseau de Fraser le sol et le bois offrent les mêmes caractères que de l'autre côté. Le sol est plus sec et on n'y voit que peu d'érable. Le feu a détruit une grande partie du bois près de la Métapédia et dans les brûlés on ne trouve aujourd'hui que des framboisiers et quelques autres arbustes, du bouleau et des peupliers noirs.

“ Dans cette région il y a vingt mille acres de bonne terre c'est-à-dire la moitié de toute l'étendue.

“ Entre le ruisseau de Fraser et celui du Cinquante-Sixième mille près de la frontière sud de la seigneurie de Métapédia, la nature du sol et les bois sont très-variés. Depuis le ruisseau de Fraser jusqu'à la tête du petit lac le sol est en général très-fort, rude et tourmenté. Toutefois, près de la rive du lac, il y a une étendue de terre propre à la culture, et, après avoir passé la colline, qui ne s'étend qu'à trois quarts de mille en arrière, le sol

devient meilleur, produit du sapin, du bouleau blanc, jaune et noir, de l'érable, du cèdre du pin blanc, et son élévation générale, si l'on excepte une ou deux collines, ne dépasse pas deux cents pieds. Entre le petit lac et le ruisseau du Cinquante-Sixième mille il y a, le long de la rivière, des plateaux bien boisés et, parfois, d'une étendue considérable.

" Dans cette section, dont l'étendue dépasse quarante-cinq mille carrés, la moitié des terres, soit environ quinze mille acres, est propre à la culture.

" A l'ouest du petit lac jusqu'à la seigneurie de Métapédiac le caractère général du sol et la nature du bois sont à peu près les mêmes que dans la section qu'on vient de décrire. A la base et sur une partie des versants d'une colline qui se trouve à la décharge du lac et qui s'élève à six ou sept cents pieds au-dessus de son niveau, l'érable et d'autres bois durs prédominent, le plateau qui borde la rivière est plus large qu'en d'autres endroits, et l'intervalle formé par des dépôts d'alluvion s'étend jusqu'à l'embouchure de la rivière Umqui, dont l'embouchure est près de la limite de la seigneurie. Le frêne, l'ormeau et les autres bois déjà mentionnés prédominent en ces endroits.

" Dans cette section, qui a quarante-huit milles carrés d'étendue, il y a environ dix-sept mille acres de terre arable.

" La seigneurie de Métapédiac a une lieue de profondeur tout autour du lac et environ quatre-vingt-dix mille acres de superficie; près de l'extrémité sud du lac il y a une chaîne de collines qui suivent une direction sud d'environ dix degrés; leur hauteur est d'environ mille pieds et leur base est large de trois à quatre milles. Au pied de cette chaîne de collines et à une certaine hauteur de tous côtés sur son versant, l'érable, le bouleau noir et d'autres bois durs prédominent.

" De la rivière Umqui jusqu'à cette chaîne de collines et à l'est de la Métapédiac, depuis le ruisseau du Cinquante-Sixième mille jusqu'à la décharge du lac le bois est mêlé et le sol généralement bon.

" En suivant les bords du lac et gagnant l'intérieur des terres à mesure qu'on approche de la tête du lac on trouve les bois suivants: sapin, cèdre, peuplier, épinette, genièvre, bouleau blanc, frêne et pin blanc. Le sol est marécageux et coupé de bandes de terrain sec sur lesquelles croissent des bois mêlés et des bois durs. Du versant nord des collines sus-mentionnées jusqu'au lac et en traversant la Nemtaye jusqu'à la ligne qui sépare la seigneurie des terres de la couronne, les mêmes indices se présentent, ce qui fait que la terre, dans cette partie de la seigneurie, a fort peu de valeur; à l'extrémité nord de la seigneurie le sol est assez bon.

" Mes instructions ne m'y autorisant pas je n'ai point fait l'examen du sol à l'est du lac; il semble en général raboteux.

" Dans cette section dont la surface a plus de cent milles carrés (dont soixante-trois appartiennent à la seigneurie) les trois-quarts des terres sont propres à la culture, savoir: vingt-quatre-mille acres dans la seigneurie et quatorze mille acres sur les terres de la couronne.

" De la seigneurie de Métapédiac à celle de Métis le sol est onduleux, les collines atteignent rarement une élévation de plus de deux cent cinquante pieds à partir de leur base et leurs sommets offrent des plateaux considérables. En approchant de ces sommets et sur ces sommets mêmes on trouve principalement du bouleau blanc, noir et jaune, de l'érable et du cormier; sur les versants on rencontre les mêmes espèces de bois mêlées en plus grande abondance de pin, d'épinette, de sapin et de cèdre; dans les vallées basses et les savanes on trouve, mais en petite quantité du cèdre et d'autres bois mous, de l'ormeau, du frêne et de l'épinette rouge.

" Dans les vallées que baigne la rivière il y a un nombre de petits lacs. Il serait difficile de donner une idée générale de leur forme et de l'aspect des collines. Le seul moyen de se former cette idée est d'examiner le plan du terrain.

" Dans plusieurs endroits le sol est plein de petites roches pointues et peu profond, dans d'autres il est sablonneux; dans les vallées et les savanes il y a un dépôt de marne noire de six pouces à trois pieds d'épaisseur recouvrant une couche argileuse et dure; dans les parties plus élevées le sol est généralement composé de terre glaise jaune; il est d'aussi bonne qualité que la plus grande partie des terres situées au sud du St. Laurent à l'est de Québec.

" Cette section a cent trente milles carrés dont plus des trois-septièmes, soit environ cent trente milles carrés, peuvent être considérés comme bonne terre arable.

“ La ligne traverse une portion de la seigneurie Lepage-Thivierge avant d'atteindre la rivière Métis. Le sol de cette seigneurie qui s'étend à dix milles de profondeur à partir du St. Laurent, celui de la seigneurie de Métis et enfin celui du fief de Pachot qui a six milles de profondeur, sont aussi bons que celui de la section décrite plus haut.

“ L'étendue de terre arable sur une largeur de dix milles entre la rivière Ristigouche et le St. Laurent, non compris celle qu'on rencontre à l'est du Lac Métapédiac ou dans les seigneuries de Métis, Lepage-Thivierge et le fief de Pachot est, au minimum de deux cent trente-huit mille acres dans les terres de la couronne et de vingt-quatre mille dans les seigneuries. Il n'est point nécessaire que chaque portion de cette étendue ne soit propre à la culture, car, quand même cela serait, il faudra faire des réserves pour le bois de chauffage, les clôtures et même le bois de construction quand on en aura besoin.

“ Il est bon de dire qu'un dépôt de marne existe près de l'un des petits lacs sur la Nemtaye et qu'on en trouvera encore dans d'autres endroits. On trouve aussi, dans plusieurs de ces districts, la tourbe qui est un autre engrais précieux. La pierre calcaire est abondante à la tête et à l'est du lac Métapédiac, et sur un parcours considérable des bords de la rivière.

“ Le climat de cette partie du Canada ne diffère pas beaucoup de celui de Québec, bien qu'il y fasse moins chaud en été. Les froids vifs n'y sont pas aussi fréquents, et toutefois la pluie et les *temps doux* n'existent pas en hiver. Il tombe de la neige vers le 22 d'octobre, mais elle ne reste pas sur la terre plus d'un ou deux jours; vient ensuite une période de beau temps avec une ou deux bordées de neige, jusqu'au 21 novembre, époque à laquelle l'hiver commence définitivement. Dans les hivers ordinaires la couche de neige a quatre pieds d'épaisseur. Elle a parfois atteint jusqu'à six pieds.

“ Les terres cultivées ne sont plus couvertes de neige au 20 avril, et le labour commence du 1er au 8 de mai. De cette date au 28 du même mois on sème le seigle et les pois; à la fin du mois, l'avoine; vers la fin de juin l'orge et les pommes de terre. La récolte commence généralement le 25 d'août et dure jusqu'à la fin de septembre, époque à laquelle on fait celle des pommes de terre.

APPENDICE C.

TRACÉ DE LA FRONTIÈRE, LIGNE No. 1.

Extrait d'un rapport de M. T. S. Rubidge sur une exploration du pays entre la Rivière-du-Loup et Woodstock, 1860.

J'ai l'honneur de faire rapport sur la nature du pays et les facilités qu'il y aurait à construire un chemin de fer partant de la Rivière-du-Loup et se reliant au chemin de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada à Woodstock ou près de cette localité. Je dois dire que cette exploration a été faite d'une manière générale. J'ai, de plus, l'honneur de vous renvoyer pour plus amples renseignements à la carte ci-jointe sur laquelle j'ai marqué en rouge le tracé que je crois le plus avantageux pour l'exploration préliminaire. Bien que je n'aie pas exploré personnellement toute la région traversée par la ligne projetée, surtout la section qui se trouve au sud des Grandes Châtes, j'ai raison de croire qu'on découvrira un passage suivant de près le tracé indiqué sur la carte et que j'en ai approché assez près pour pouvoir donner une idée exacte des distances.

DIRECTION DU TRACÉ RECOMMANDÉ POUR L'EXPLORATION.

De la Rivière-du-Loup à la Frontière, 68 milles.

Partant de la station la ligne traverse à l'est le portage de Témiscouata et se dirigeant vers Ste. Modeste entre dans la vallée de la Rivière Verte; de là, en suivant cette vallée, elle monte continuellement jusqu'au 12^{me} mille où se trouve le sommet de l'arête qui sépare les eaux du St. Laurent de la Baie de Fundy.

Traversant de nouveau le portage la ligne le suit parallèlement jusqu'à la Rivière Bleue où elle prend une direction perpendiculaire à la Rivière Cabaneau qu'elle traverse près des chûtes, elle touche ensuite les sources de la Rivière aux Perches et descend dans la vallée jusqu'à l'établissement du Dégelé sur la rive ouest de la rivière Madawaska. De ce point jusqu'à la frontière le tracé suit le bord uni de la rivière.

De la Frontière aux Grandes Chûtes, 50 milles.

Suivant la vallée de la Madawaska et traversant la rivière au-dessus des Petites Chûtes, la ligne entre dans la vallée de la rivière St. Jean par une descente qui se trouve sur le plateau élevé en arrière du village d'Edmundston; de là elle suit la rive Est de la rivière St. Jean qu'elle traverse à une faible distance au-dessus des Grandes Chûtes.

Des Grandes Chûtes à Woodstock, 70 milles.

L'ingénieur du chemin de fer du Canada et du Nouveau-Brunswick m'a fourni les renseignements suivants:—"J'arrive d'une exploration du pays depuis le coude sud de la rivière Meduxnikeag jusqu'à la traverse de la rivière de la Presqu'île et je puis dire que la nature du pays est à peu près la même que celle de la portion déjà arpentée; je suis aussi d'opinion qu'on pourra y construire un chemin à aussi peu de frais que celui déjà construit. Deux routes s'offrent au tracé après qu'on a traversé la Presqu'île, savoir: La route d'en haut, à l'ouest du lac Williamson, qui traverse la rivière près des moulins de Tracy et se dirige vers le coude de la rivière principale; la route d'en bas, à l'est du lac, qui traverse la rivière à un mille au dessous du pont actuel, et se dirige vers les coudes de la rivière principale."—De ce point aux Grandes Chûtes en suivant la rivière le pays offre l'aspect le plus favorable et les constructions les plus importantes seront les ponts qu'il faudra jeter sur les rivières de la Presqu'île et d'Arcoostook.

De Woodstock à St.-André, 87 milles.

Le tracé passe à Canterbury, 22 milles et, de là à St.-André le chemin de fer est ouvert au trafic.

DESCRIPTION GENERALE DE LA LIGNE, CARACTERE DU PAYS, ETC., ETC.

Relevé des distances.

De la Rivière-du-Loup à la Frontière.....	68	milles,	non-arpentés.
De la Frontière aux Grandes Chûtes.....	50	"	"
Des Grandes Chûtes à Woodstock....	70	"	"
De Woodstock à Canterbury,.....	22	tracés et en voie de construction.	
De Canterbury à St.-André,.....	65	"	ouverts au trafic.

De la Rivière-du-Loup à St. André, 270 milles.

La portion la plus difficile de la ligne se rencontre de la Rivière-du-Loup au Dégelé, à la décharge du lac Témiscouata; dans cette partie il faudra une exploration et un arpentage très-minutieux.

Il faudrait toute une saison pour faire ce travail d'une manière satisfaisante, car si le tracé recommandé était trop désavantageux, il serait nécessaire de faire une exploration dans la direction indiquée sur la carte par une ligne pointée.

La difficulté principale sera de couper l'arête au plateau d'épanchement qui sépare le St. Laurent de la Baïe de Fundy.

Cette élévation de 800 pieds au-dessus de la mer est inévitable, mais la ligne par les lacs des Roches et St. François est avantageuse en ce qu'elle n'excède que de 100 pieds le niveau de Trois-Pistoles qui est le plus bas qu'on ait déterminé jusqu'à présent. A partir de la station de la Rivière-du-Loup qui à 320 pieds au-dessus de la mer, le sol s'élève par terrasses ou plateaux séparés par des versants à pic ou des arêtes rocheuses.

Ces terrasses sont traversées par des cours d'eau qui coulent parallèlement au St. Laurent et qu'on devra nécessairement couper à angle droit. Il est donc à présumer que les travaux seront coûteux dans cette section. Au sud du plateau jusqu'au Dégelé, le pays est coupé dans toutes les directions par des arêtes rocheuses et des collines sauvages qui, dans certains cas, atteignent 1800 pieds d'élévation au-dessus de la mer.

L'élévation générale du terrain à la base de ces collines est de 670 à 690 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La nature accidentée de cette région fait supposer que la ligne présentera des courbes nombreuses qui, dans certains cas, n'auront pas moins d'un demi-mille de rayon.

De longues descentes évaluées à cinquante pieds par mille se présentent assez fréquemment.

La Rivière-du-Loup est le seul cours-d'eau important qu'on ait à traverser, les autres, à l'exception de la Rivière Cabaneau et de la Rivière Verte, seront traversées près de leurs sources. Les ponts seront de peu d'importance mais, en général, les abords des ponts deviendront des travaux considérables.

La longueur totale des ponts n'excèdera pas 750 pieds. On trouvera en abondance du bois de bonne qualité pour les constructions, mais la pierre sera plus rare.

La formation rocheuse comprend le gneiss, l'ardoise et autres pierres semblables.

Le sol est sablonneux et très-souvent rocheux, mais il y a encore, sur la ligne, beaucoup de bonne terre non-concédée.

Les bois sont, en général, l'épinette, le sapin, le bouleau, le cèdre et parfois l'érable.

Les établissements s'étendent à environ 6 milles en arrière de la Rivière-du-Loup, de là jusqu'au Dégelé la ligne est toujours dans la forêt.

La ligne projetée se trouve généralement à 3 milles du nouveau Portage de Témiscouata, par suite on pourra se procurer sans difficulté des matériaux et des provisions pour les journaliers.

La rive ouest du lac Témiscouata depuis la Rivière Cabaneau jusqu'au Dégelé est en partie colonisée. Il y a un moulin à farine et à blé dans le voisinage.

On exploite le bois sur les tributaires de la rivière St. Jean et le lac Témiscouata, et les pouvoirs d'eau sont nombreux dans cette section du pays. Du Dégelé aux Grandes Chûtes le pays est imminemment favorable à la construction d'un chemin de fer.

La vallée de la Madawaska est généralement unie et peu tourmentée et son élévation moyenne au-dessus du niveau de la mer est de 500 pieds; et est bordée des deux côtés par un rang de collines à pic qui près de la frontière et dans le voisinage d'Edmondston se rapprochent de la rivière.

Ces collines pourront être évitées sans difficulté mais il faudra sans doute modifier le tracé actuel. Cette portion de la ligne sera droite, les pentes faibles et les courbes d'un grand rayon. On rencontre des établissements à de fréquents intervalles sur le bord Ouest de la rivière, et sur le bord Est en approchant d'Edmondston.

Jusqu'à présent les colons sont presque tous Canadiens-Français.

Le village d'Edmondston est situé à la jonction de la Madawaska et de la rivière St. Jean et promet de devenir une place importante comme dépôt de bois marchand. En cet endroit la rivière St. Jean forme la frontière entre le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis. Les deux bords de la rivière sont colonisés jusqu'à la rivière St. François et on y a construit dernièrement plusieurs moulins à scie très-importants où l'on fabrique du bois pour St. Jean et les marchés américains.

A partir d'Edmondston le tracé suivra la vallée de la rivière St. Jean, à pentes douces, et à travers un pays comparativement bien colonisé, fertile et uni.

Sur ce parcours la ligne sera droite ou à courbes très-développées.

Les bords de la rivière St. Jean sont des dépôts d'alluvion qui s'élèvent graduellement jusqu'à des rangées de hautes terres parallèles à la rivière.

Les roches, dans toute cette section, appartiennent à la formation primitive. On a trouvé de l'ardoise à couvrir près de la rivière Verte.

On a aussi trouvé de la pierre calcaire, propre à la fabrication de la chaux.

Le sol est généralement de l'argile dure.

Les cours d'eau à traverser sont peu importants, mais les vallées sont généralement larges et exigeront de fortes levées. Une grande partie de la ligne traversera des terres défrichées. Les terres non défrichées sont généralement à 2 ou 3 concessions de la rivière.

Les colons du territoire de Madawaska qui comprend les deux côtés de la rivière entre Edmondston et les Grandes Chûtes, sont des Acadiens-Français.

Près des Grandes Chûtes le pays devient accidenté et rocheux et n'est que peu colonisé.

A un mille environ au-dessus des Grandes Chûtes, il y a un endroit favorable pour traverser la rivière St. Jean, les bords sont élevés et à pic et le courant n'a pas plus de 500 pieds de large. Mais le choix de la traverse devra être fait avec le plus grand soin. Dans cette section, la longueur totale des ponts n'excèdera pas 1000 pieds, y compris les ponts qu'on devra jeter sur les rivières St. Jean et Madawaska qui sont les deux cours d'eau les plus importants qu'on ait à traverser. Le bassin le plus élevé de la rivière a environ 420 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Colebrooke, chef lieu du comté de Victoria, est situé sur la rive ouest de la rivière, vis-à-vis les chûtes; immédiatement au-dessous de ces chûtes le gouvernement fait construire un pont suspendu de 190 pieds de long; on extrait sur place la pierre nécessaire à la construction des piliers.

Les Grandes Chûtes offrent un obstacle formidable à l'exploitation du bois. En cet endroit la rivière passe sur un roc perpendiculaire de 74 pieds de haut, pour entrer dans une gorge étroite de près d'un mille de long et qui a une inclinaison de 45 pieds; en tout, 119 pieds.

On fait passer le bois équarri et les madriers de sciage pardessus la chûte en y éprouvant une perte de 10 à 12 p. cent, mais pour le bois scié et les provisions il faut les haler par le portage entre les bassins supérieur et inférieur.

Au Nouveau-Brunswick la fabrication du bois s'opère dans des endroits de plus en plus retirés; le centre principal des opérations est actuellement le haut St.-Jean. Le chemin de fer projeté activerait nécessairement la colonisation de cette région si fertile en bois. Le commerce de bois fabriqué y gagnerait aussi en facilités pour se procurer des provisions et pour transporter les produits sur les marchés de St.-André, Québec, ou la Rivière-du-Loup. Ce chemin de fer créerait au Nouveau-Brunswick et dans l'Etat du Maine un marché pour les provisions canadiennes et ouvrirait ainsi un nouveau trafic avec Montréal et les cités du *Far West*. Des moulins à scie pour la fabrication du bois seraient bientôt construits sur les tributaires de la rivière St.-Jean, et presque tout le bois qui pousse sur les bords de la rivière serait converti en planches, douves, bardeaux et autres pièces de courte dimension. Les chantiers du haut St.-Jean et du lac Témiscouata demandent d'immenses provisions de lard et de farine qui, (à l'exception d'une petite quantité qu'on fait venir directement de Québec par le chemin de colonisation et le portage de Témiscouata,) est généralement expédié à Woodstock par chemin de fer ou bateau à vapeur, et de là envoyé par la rivière sur des bateaux plats halés par des chevaux. On évalue actuellement que les provisions expédiées par la rivière représentent la valeur de 80,000 barils de farine distribués comme suit :

30,000	barils	pour	Woodstock et le voisinage.
30,000	do	do	Tobique et Aroostook.
20,000	do	do	les Grandes Chûtes et au-dessus.

Des Grandes Chûtes à Woodstock on rencontre, paraît-il, un des districts agricoles les plus productifs du Nouveau-Brunswick, mais cette région est très-accidentée et peu propre à la construction d'un chemin de fer, vu qu'elle est coupée de vallées profondes et de ravins où coulent des cours-d'eau qui vont se jeter dans la rivière St. Jean. Les exploitations du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada n'ont été poussées que jusqu'à la rivière de la Presqu'île, à 10 milles au nord de Woodstock, et le rapport dit "qu'à partir de ce point le pays est passablement uni."

Les terres non concédées dans cette section du pays sont au-delà des établissements de la rive Est de la rivière St. Jean. On évalue à 40,000 âmes la population qui habite les bords de la rivière St. Jean au-dessus de Woodstock, y compris la région d'Aroostook. Les habitants d'Aroostook dans l'Etat du Maine sont très intéressés à la construction du chemin projeté. Leurs cours d'eau les plus importants pour la fabrication du bois se jettent dans la rivière St. Jean et plusieurs des chemins, à l'intérieur de cette région, se relient aux grandes voies de communication du Nouveau-Brunswick. Cette portion de l'Etat est en voie rapide de colonisation par une population toute agricole et offre de grands avantages à la fabrication du bois, grâce aux nombreux cours d'eau qu'on y rencontre. La grande quantité de bois fabriqué pour le marché américain ainsi que la quantité également considérable des provisions nécessaires aux chantiers feront que la région d'Aroostook deviendra une source importante de revenu pour le chemin de fer. Voici, approximativement, l'état de la quantité de bois, etc., qu'on fait descendre chaque année par la rivière :

Bois carré venant d'au-dessus des Grandes Chûtes.....	4,000,000	pieds.	
“ “ “ En aval “	3,000,000	“	
Bois scié venant d'Aroostook,	{ Bardeaux.....	20,000,000	No.
	{ Douves.....	1,500,000	“
	{ Planches.....	750,000	“
	Avoine.....	10,000	minots.
	Pommes de terre.	5,000	“
Farine de sarrazin.	60	tonn'x.	
Do d'avoine..	30	“	

Woodstock, chef lieu de Carleton, est situé sur la rive ouest de la rivière St. Jean, à l'embouchure de la rivière Meduxnieag et à l'extrémité du grand chemin qui conduit à Houlton, Maine et sur lequel le trafic est considérable. Ces deux villes sont d'une grande importance comme étant au centre d'une grande population agricole. Il y avait autrefois près de Woodstock des forges importantes, on a aussi découvert des mines de cuivre dans le voisinage. De Woodstock à Canterbury, terminus actuel du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada, la distance sera de 22 ou de 25 milles suivant le tracé qu'on adoptera pour cette section. Je trouve les renseignements suivants dans le rapport de l'ingénieur-directeur.

De la rivière aux Anguilles à Woodstock le tracé n'est pas encore déterminé ; conséquemment on n'a encore entrepris aucune construction au nord de la première de ces localités. Deux lignes ont été explorées, l'une qui va directement à Woodstock et l'autre au chemin de Houlton, qu'elle traverse à mi-chemin entre Woodstock et Houlton. De la rivière aux Anguilles directement à Woodstock, sur un parcours de deux milles, on à une montée de cinquante pieds ; c'est le point le plus élevé et, à partir de là, le chemin va en descendant. On aura à exécuter des travaux difficiles pour traverser des criques d'une grande largeur qu'on ne peut éviter ni diminuer par aucun détour du tracé. Néanmoins la quantité totale d'excavations ne sera pas considérable et la direction générale est bonne. Sur un parcours de 16 milles dans la forêt et de 6 milles sur les terres défrichées il n'y a pas de courbe de moins de 1910 pieds de rayon, et jusqu'à Woodstock on n'en rencontre que trois. Les inclinaisons sont également peu fortes. La plus considérable a 62 pieds sur un parcours d'un mille dans la direction des trains de retour. Telle est la ligne la plus praticable de la rivière aux Anguilles à Woodstock. Les devis comparatifs offrent toutefois un excédant de £37,527 sur ceux de la construction d'une voie ferrée par le chemin de Houlton. Relativement à cette dernière ligne il est bon de dire que son prolongement au-delà de Woodstock par le bras Est de la petite rivière de Louis offrirait la sortie la plus avantageuse dans un pays accidenté comme l'est tout ce voisinage. Sur un parcours de 10 milles en allant vers le nord on ne pourra éviter une pente de 65 pieds qui ne sera rachetée que par le fait qu'elle est dans le sens de la déclivité vers St. André, et par suite favorable aux trains de retour.

Les travaux des 10 premiers milles à partir de Canterbury offriront les plus grandes difficultés.

De Canterbury à St. André il y a 65 milles. On dit que la route est achevée et en bon état. Le nombre de stations intermédiaires est de 12 y compris Canterbury.

La largeur de la voie est de 5 p. 6 pouces comme celle du chemin de fer Européen et Américain du Nord (St. Jean et Shédiac). Je n'ai pu obtenir de renseignements précis sur les inclinaisons, les courbes et la chaussée.

Les levées ont 15 pieds de large à leur base, inclinaisons $1\frac{1}{2}$ à 1 pied.

Les tranchées dans la terre 30 pieds " " " "

Les " dans le roc 24 " " " verticale.

Les culées des ponts sont en maçonnerie.

La superstructure est de bois.

Des viaducs sont faits de bois de cèdre ou en maçonnerie sèche.

La compagnie s'est fait octroyer par le gouvernement toutes les terres vacantes à 5 milles des deux côtés du chemin. Il paraît que ces terres sont d'une grande valeur au double point de vue de l'agriculture et de l'exploitation du bois. On a dit que dans le havre de St. André, la glace prenait parfois, et qu'à l'entrée du havre la profondeur de l'eau est insuffisante. La première de ces assertions est inexacte mais, quant à la profondeur de l'eau, il est dit dans le rapport du bureau des travaux publics, 1858, qu'en draguant 40,000 verges cubes on obtiendrait 8 pieds de plus en profondeur aux plus basses marées du printemps, ce qui rendrait l'entrée du havre praticable à mi-marée pour un navire tirant 20 pieds d'eau. Les marées du printemps montent jusqu'à 24 ou 26 pieds et baissent jusqu'à 20 ou 22. Le havre de Chamcook, à environ 4 milles au N. E. de St. André, semble capable de recevoir les vapeurs océaniques. On dit que le chemin de fer suivra le tour de ce havre.

APPENDICE D.

(TRACÉ DE LA FRONTIÈRE, LIGNE No. 2.)

Correspondance relative au prolongement du chemin de fer de St. André et de Woodstock (Nouveau-Brunswick et Canada) jusqu'à la Rivière-du-Loup.

ST. ANDRÉ, le 5 septembre 1864.

CHER MONSIEUR,—A mon arrivée en ville, samedi dernier, M. Osburn me remit la lettre que vous lui aviez adressée le 20 ult. et dans laquelle vous exprimez le désir que je vous communique copie du rapport d'une exploration dirigée par moi durant l'hiver de 1861 et ayant pour but le prolongement du chemin de fer de St. André jusqu'à la frontière canadienne.

Je profite de mon court séjour chez moi pour vous transmettre copies de ces rapports ; heureux si les renseignements qu'ils contiennent peuvent vous être utiles.

Votre tout dévoué,

WALTER M. BUCK.

SANDFORD FLEMING, écuyer,
Ingénieur civil, etc., etc.
Tobique.

ST. ANDRÉ, N.-B. le 3 février 1862.

HENRY OSBURN, écuyer,
Directeur.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser rapport de l'exploration préliminaire faite sur les deux sections suivantes : du bras sud de la rivière Meduxnikeag (endroit où

se terminaient les anciens tracés de *Richmond-Corner* et de la vallée de Haldimand) jusqu'à la rivière St. Jean à Wilson, et des Grandes Chûtes, en allant au sud, jusqu'à la rivière Tobique à Hutchinson.

Cette exploration fut commencée le 15 octobre 1861 et se continua jusqu'au 7 janvier 1862; mais ne fut pas achevée alors. On n'aborda point la section du pays entre la rivière St. Jean à la traverse projetée de Wilson au crique de Harwood, par la vallée de la rivière Munguart, et au-dessus de l'arête qui sépare le plateau de cette dernière rivière du ruisseau à la Truite et de la rivière Otellock jusqu'à la rivière Tobique. La section au nord des Grandes Chûtes jusqu'à la frontière canadienne ne fut point explorée non plus.

La plus grande partie de la ligne projetée à partir de la rivière St. Jean a été tracée à pied dans les bois par un petit parti organisé pour cette expédition. Ce parti se composait d'hommes qui avaient été engagés à raison de la connaissance des localités qu'ils avaient acquise dans l'exploitation du bois, d'autres n'avaient pour emploi que de porter les effets de campement et les provisions. Pour faire cette exploration, en partant de St.-André jusqu'à quelques milles de la frontière canadienne, on mit quarante jours, et vous pourrez voir, par les notes volumineuses que je vous expédie, que cette étude a été faite avec soin bien qu'on ait eu presque toujours du mauvais temps. Le parti d'exploration sur la section de Richmond et au-delà, sous la direction de M. Chas. Haslett, reçut instruction de suivre la route qui semblerait la plus praticable dans la direction de la rivière St.-Jean. Cette partie étant préalablement connue des nombreux voyageurs qui l'avaient traversée.

L'autre parti, sous la direction de M. John Otty, fut envoyé directement aux Grandes Chûtes et reçut instruction de commencer l'exploration à cet endroit et sur la rive ouest de la rivière, en se dirigeant vers le sud, jusqu'à ce qu'on eût pu s'assurer, en explorant l'intérieur du pays à l'est de la rivière, si le trajet était praticable ou non de la rivière Tobique aux Grandes Chûtes. L'exploration ayant établi l'affirmative, ce parti reçut ordre d'abandonner, à l'ouest de la rivière, ses travaux qui, étaient en bonne voie et de recommencer à la tête du ruisseau de Mooney, un des affluents à la Grande Rivière au Saumon.

On a aussi exploré le district de la rivière Munguart et le ruisseau à la Truite. Les bassins de ces ruisseaux sont traversés par une arête élevée qui nécessitera des calculs précis pour déterminer la pente maximum qu'on devra adopter. Sur les deux autres sections l'inclinaison maximum sera de 53 pieds par mille. On avait l'intention de prendre des niveaux de contour sur cette portion de la ligne et aussi d'autres niveaux réduits à une moyenne donnée, mais malheureusement la chute abondante des neiges et plusieurs autres causes forcèrent les explorateurs de suspendre leurs opérations. Toutefois, il ne faudrait que peu de temps pour réduire tous ces niveaux, et les frais que cette opération entraînerait ne sont rien en raison du grand avantage qu'il y aurait à avoir des niveaux bien établis et à connaître les élévations relatives des diverses portions de la ligne.

On explora ensuite la section du pays entre les Grandes Chûtes et la frontière canadienne, et on a constaté qu'elle était éminemment favorable à la construction d'un chemin de fer. La direction générale suivra la vallée du ruisseau à l'Eau Morte, et du ruisseau aux Castors, traversant la Grande Rivière aux endroits unis de ses rives, et de là, par le lac Gigas, la rivière du même nom, pour couper presque en ligne droite les différentes subdivisions de la rivière Quisibis. La ligne traversera ensuite la rivière Verte en face de la Montagne Verte, et se rapprochera le plus du cours d'eau principal à St. Basile. Puis elle suivra un long plateau au pied des collines qui bordent la rivière Verte jusqu'à la rivière des Iroquois et remontera le bassin de cette rivière jusqu'à la frontière canadienne; c'est là que M. Rubidge, ingénieur, chargé de l'exploration canadienne termina ses travaux, après avoir déclaré que la route proposée d'abord à l'ouest du lac Témiscouata, était tout-à-fait impraticable.

J'ai l'honneur d'attirer particulièrement votre attention sur les cartes ci-jointes qui indiquent la ligne du chemin de fer de Québec et d'Halifax, de ses embranchements, etc., etc. Ces cartes sont empruntées à une brochure ayant pour titre: "Importance, au point de vue politique, de l'achèvement d'une ligne de chemin de fer d'Halifax à Québec, par Joseph Nelson." Vous observerez que la ligne jaune qui indique le tracé central projeté du chemin de fer Intercolonial, a été tracée à l'ouest du lac Témiscouata, et il est évident qu'à l'époque où elle a été tracée on ne savait nullement si ce tracé était praticable. On peut dire la même chose de la portion de la ligne entre le lac Tobique et le Dégelé, à la

décharge du lac Témiscouata. Dans la dernière exploration j'ai fait l'ascension de la Montagne Verte qui, dit-on, a plus de mille pieds d'élévation au-dessus de la rivière St. Jean, et de ce point j'ai pu me convaincre, par le seul aspect du pays, qu'il était impossible d'y tracer un chemin de fer. Quand je dis impossible je veux faire comprendre que le coût de construction de ce chemin de fer serait énorme.

Vous trouverez ci-joint un tracé de 17 milles de la ligne explorée entre les Grandes Chûtes et la rivière Tobique, ainsi que l'évaluation du coût de construction de—

50 milles de la ligne projetée, coût évalué à.....	£295,000	courant.
30 milles à.....	5,440	stg. par mille.
Et les derniers 30 milles à.....	3,643	“

Ces chiffres peuvent être considérés comme exacts, et j'ai la confiance que l'exploration faite cet hiver sera satisfaisante.

WALTER M. BUCK,
Ingénieur chargé de l'exploration.

St. André, N. B., le 8 mars 1862.

HENRY MANDSLAY, écuier,
Londres,

Directeur du Bureau du chemin de fer du C. et du N. B.

CHER MONSIEUR,—Conformément à votre demande, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant qui complète celui du 3 février dernier.

L'emplacement proposé pour la station du terminus de Richmond (comme on l'appelle) est à McGeorge, dans la vallée de Hillman. On aura, en cet endroit, 1800 pieds de terrain uni et ce niveau pourra être prolongé au moyen de levées autant qu'il sera nécessaire. On a choisi ce point parce qu'il aurait fallu ménager une pente de 56 pieds pour atteindre le point le plus élevé à Houlton et Woodstock, ce qui aurait nécessité une tranchée profonde, et ne présentait pas les conditions requises pour les abords d'une station.

On descendra jusqu'à la vallée de la rivière Meduxnikeag en adoptant des pentes rapides, dont l'une n'aura pas moins de 40 pieds par mille.

De ce point d'intersection avec le grand chemin, il y a 7 milles jusqu'à Woodstock, et 5 milles jusqu'à Houlton, Houlton se trouve à environ 3 milles de la frontière.

L'exploration préliminaire faite récemment pour prolonger la ligne au nord, va jusqu'à 3 milles de la rivière St. Jean au crique de Wilson vis-à-vis celui de Harwood; En cet endroit la traverse aura forcément 100 pieds au-dessus du niveau de l'eau, car la rivière a au moins 800 pieds de large. Le tracé partiel a été fait sur un parcours de 27 milles au travers d'une forêt épaisse, et pour obtenir les diverses élévations, il a fallu traverser les routes publiques déjà tracées et prendre des niveaux. Ce dernier travail a été fait sur un parcours de quarante-trois milles, de sorte qu'il sera désormais facile de faire un plan topographique de cette section quand il en sera besoin.

Au bras sud de la rivière Meduxnikeag qui prend sa source dans l'Etat du Maine et se réunit à la rivière St. Jean à Woodstock, la ligne passera sur les chûtes à 55 pieds au-dessus du niveau de l'eau. L'inclinaison de la rivière jusqu'à Woodstock, est d'environ 55 pieds sur un parcours de 8 milles, de sorte qu'un embranchement de la ligne dans le district de Woodstock en suivant le bassin de la rivière pourrait facilement être construit. De St. André jusqu'à ce point il y a 96 milles.

Le bras nord de la rivière Meduxnikeag sera ensuite traversé au 98ème mille avec une inclinaison ascendante d'environ 35 pieds au-dessus du niveau de l'eau. La traverse sera presque à angle droit, un peu au-dessus des troisièmes chûtes, et sur le roc vif. Des deux côtés de la rivière il y a des culées naturelles pour la construction d'un pont.

De Fulcan, sur le 92ème mille, et en continuant trois milles plus loin il faudra que le tracé soit parallèle à la ligne frontière et la suive à un intervalle d'un mille; à la traverse du bras sud de la rivière Meduxnikeag il suivra parallèlement la frontière d'une distance d'un mille et trois quarts. A partir du bras nord de la rivière la ligne prend une direction Est et traverse la rivière de la petite Presqu'île au 106ème mille, au village de

Williamstown. Ce cours d'eau coule du lac de Williamstown à la rivière St. Jean en s'écartant environ de 6 milles de la ligne. Ce lac offre une belle nappe d'eau de deux milles de long sur un mille de large. Le village de Williamstown est à environ 14 milles de Woodstock, et à 5 milles de la frontière. A cet endroit la rivière offre un excellent pouvoir d'eau pour la construction d'un moulin à scie, et le village deviendra en peu de temps très-florissant lorsqu'il sera accessible par chemin de fer.

A partir de ce point le tracé prend une direction nord avec des inclinaisons uniformes jusqu'à 2 milles de la rivière de la Grande Presqu'île, sur le 112ème mille ; cette rivière qui a sa source dans l'Etat du Maine est traversée de niveau à 75 pieds au-dessus de la surface de l'eau. On y arrive du sud par une pente de 49 pieds et du nord par une pente de 53 pieds. La traverse est à 2 milles de la rivière St. Jean, à six milles de la frontière et suit une direction nord jusqu'à la rivière St. Jean au crique de Wilson, vis-à-vis la crique de Harwood dans le Haut-Wicklow.

Le tracé n'a pas été fait jusqu'à ce point mais, comme on avait traversé les grandes routes et fait l'exploration dans le bois on en a conclu que plus loin la nature du pays ne variait pas beaucoup et on a dressé des évaluations d'après les mêmes bases.

De Fulcan sur le 92ème mille jusqu'à la rivière St. Jean sur le 120ème mille le coude le plus serré est de 3° c'est-à-dire de 1910 pieds de rayon et se trouve entre les deux embranchements de la rivière Meduxnikeag, et jusqu'à un mille du chemin de Florenceville (14 milles plus loin que Meduxnikeag) le tracé est formé de tangentes, le plus grand coude ayant tout au moins un mille de rayon. De Florenceville à la rivière St. Jean le tracé se compose principalement de tangentes et le plus fort coude a un demi-mille de rayon.

Les trois-quarts de cette section ont été tracés et présentent : 20 milles en ligne droite, 5 milles d'une courbe de 1° ou 5730 pieds de rayon et 5 milles de 2°, 2° 30, et 3° ou de 2865, 2292 et 1910 pieds de rayon. La plus forte inclinaison est de 53 pieds par mille.

On évalue à 26,000 verges cubes la quantité de terrassements qu'il faudra faire sur ce parcours et à 1666 verges cubes les tranchées dans le roc. Le coût total de la construction, y compris la maçonnerie, les ponts, le recouvrement de la voie, les stations, etc., etc., est évalué à £5,500 par mille.

Les bords et le lit de la rivière St. Jean, à la traverse proposée, consistent en une formation rocheuse et c'est aussi l'endroit le moins large de la rivière, de sorte qu'on peut aisément y construire un pont d'autant plus qu'il y a dans le voisinage une belle carrière de granit. Des deux côtés de la rivière il faudra de fortes levées mais les inclinaisons ne sont pas désavantageuses.

La section suivante que traversera la ligne, entre les rivières St. Jean et Tobique, n'a encore été explorée qu'en partie et n'a point été arpentée; elle représente un parcours de 26 milles. En quittant la crique de Harwood qui prend sa source dans la montagne aux Orignaux, la ligne se dirige vers le nord en suivant la vallée de la rivière Munguart et traverse au nord l'arête qui divise les bassins des tributaires des rivières St. Jean et Tobique. Elle passe ensuite à la source du ruisseau à la Truite et suit, sur une certaine distance, la vallée de la rivière Otelloch, puis elle s'écarte pour traverser la rivière Tobique au-dessous de l'embouchure de la rivière Ottela. On n'a point pris de niveaux dans cette section, on n'a point déterminé le point le plus élevé et, par conséquent, le tracé n'est pas fait.

En consultant la carte on verra que la ligne centrale projetée doit traverser la rivière Tobique à sept milles en remontant la rivière Wapskehegan et la ligne centrale du Major Robinson ne traverse à l'affluent de la rivière Gulquac. Ces deux lignes traversent une région plus désavantageuse que le voisinage de la rivière Munguart vu que les hauteurs voisines de la rivière Tobique augmentent à mesure qu'on se dirige vers la montagne bleue, à environ 50 milles de l'embouchure de la Tobique. Entre les rivières Tobique et St. Jean la forêt est très-épaisse ; l'épinette et le bouleau prédominent ; les bords de la rivière ne sont pas encore colonisés, mais la terre y est, dit-on, de bonne qualité.

Un parti se dirigeant vers le sud commença, au mois d'octobre dernier, l'exploration entre les Grandes Châtes et la rivière Tobique; distance de 20 milles dans une région sauvage. On commença d'abord un tracé deux milles à l'est des Grandes Châtes, en suivant la rivière au Saumon dans la direction de la petite rivière du même nom. C'était le chemin

le plus court, mais comme le premier de ces deux cours d'eau ne pouvait être traversé sans avoir à racheter une pente de 70 pieds sur un parcours de deux milles on y renonça et on refit le tracé à l'est des chûtes près de la source du ruisseau de Mooney où le niveau est beaucoup moins élevé. La descente du ruisseau se fait sur une pente de 53 pieds sur un parcours de deux milles et demi, on traverse la rivière au Saumon à 22 pieds au-dessus du niveau de l'eau, et la même inclinaison se continue jusqu'à l'extrémité du troisième mille.

On rencontre ensuite une succession de pentes uniformes, où les travaux de construction ne seront pas difficiles, jusqu'à la traverse de la petite rivière au Saumon à sa bifurcation sur le 6^me mille, et de ce point on monte la vallée de ce cours-d'eau jusqu'à sa source, et celle de la Petite Rivière (petit affluent de la rivière St. Jean) jusqu'au niveau le plus élevé sur le 16^me mille. L'élévation totale est de 354 pieds sur neuf milles, ou, en moyenne, 37 pieds par mille, mais comme il y a un intervalle de terrain uni, on doit prendre la moyenne de 53 pieds pour la moitié de la distance.

La petite rivière au Saumon est très-tortueuse et la ligne devra la traverser en plusieurs endroits, à moins qu'on puisse éviter les ponts en faisant des détours. On peut pourtant la traverser avec un pont de 30 pieds.

Près du point le plus élevé le sol est un peu abrupte, mais ce sera le travail comparativement difficile qu'on aura à faire, savoir : une levée de 50,000 verges cubes, et une tranchée de 2,000 pieds de long avec une profondeur maximum de 25 pieds.

Après avoir passé le point le plus élevé la ligne entre dans la vallée du ruisseau à l'Ours sur le 17^me mille, à environ trois milles de la rivière Tobique à Hutchinson ; à cet endroit la Tobique a environ 400 pieds de large.

On calcule 18,600 verges cubes de terrassement, et 1,150 verges cubes de tranchées dans le roc par mille. Le coût du mille sera comme sur la section de Richmond de £3,650 stg.

Il est à regretter que cette exploration ait été commencée dans une saison si avancée, la neige était déjà profonde et les jours très-courts. Si elle avait été entreprise durant l'été ou l'automne on aurait pu faire le double d'ouvrage à beaucoup moins de frais. Toutefois il est certain que tous les efforts ont été faits pour se conformer aux instructions reçues.

En terminant, je vous prierai de consulter mon autre rapport daté du 3 février dernier, adressé au directeur et expédié par lui au bureau de direction.

WALTER M. BUCK,
Ingénieur chargé de l'exploration.

APPENDICE E.

(LIGNE CENTRALE No. 8).

Rapport sur une exploration du village de Boiestown jusqu'aux Hautes-Terres de Tobique.

A SANDFORD FLEMING, Ecuyer,
Ingénieur en chef
Chemin de fer Intercolonial,

CHER MONSIEUR,—Conformément aux instructions verbales et écrites reçues de vous au mois de mars dernier, j'ai entrepris l'exploration du pays situé entre le village de Boiestown au nord jusqu'aux sources du Dungarvon, le ruisseau aux Roches et les rivières Gulquac, et j'ai l'honneur de vous transmettre les observations suivantes.

A Boiestown je remis un baromètre anéroïde entre les mains d'un parti d'exploration auquel je recommandai de noter sur un tableau préparé par moi les variations de l'instrument à certaines époques de la journée. Je partis ensuite pour le point d'abord convenu, savoir, la frontière qui sépare les comtés d'York et de Northumberland, et immédiatement de la chute d'en haut, sur le Dungarvon, je commençai les opérations en tirant de ce point plusieurs lignes divergentes afin de reconnaître les caractères principaux du pays. Je constatai toutefois que ces lignes me conduisaient si fréquemment au sommet de hautes montagnes qu'il me serait nécessaire d'adopter un système différent et de borner mes explorations aux différents cours d'eau, qui, dans cette région, ne traversent pas à proprement parler des vallées, mais des gorges n'ayant par endroits que la largeur de la rivière et, au plus, un quart de mille, et bordées des deux côtés par de hautes montagnes qui ne sont interrompues que par les défilés servant de lits aux affluents qui descendent des montagnes dans les principaux cours d'eau.

Après avoir fixé cette ligne d'opération, je suivis le Dungarvon principal depuis un point situé à environ trois milles au-dessus des chûtes d'en haut jusqu'à ses sources dont la plus septentrionale a une élévation de 1215 pieds au-dessus de Boiestown. Je suivis alors un bras de ce cours d'eau qui prend une direction N. O. dans le voisinage des chûtes d'en haut, et je trouvai qu'il aboutissait à des eaux calmes situées à l'ouest de la ligne sus-mentionnée, puis, continuant, je franchis l'arrête qui divise le bassin de la rivière Dungarvon de celui du ruisseau aux Roches à une élévation de 930 pieds. De ce point je suivis les deux vallées ou gorges qui suivent différentes directions jusqu'au ruisseau aux Roches en tournant une colline élevée comme vous pouvez le constater par l'observation No. 33. Le ruisseau aux Roches, à l'ouest de cette colline, traverse une région très-rocheuse dans laquelle la construction d'un chemin de fer serait énormément coûteuse; mais on peut éviter cet inconvénient en suivant les deux vallées sus-mentionnées. Continuait à remonter le ruisseau aux Roches j'explorai le bras situé à droite qui, après avoir traversé une région très-rocheuse et les chûtes se jette dans un grand lac d'une élévation de 1118 pieds entouré de collines très-élevées où je ne pus apercevoir aucune dépression au moins dans la direction où j'aurais désiré en trouver. Revenant à la bifurcation je suivis le bras situé à gauche dont je trouvai la source dans un lac situé à une élévation d'environ 950 pieds, je traversai une arête d'environ un quart de mille de long, et à une hauteur de 965 pieds je découvris la source d'un bras du ruisseau à l'Eau-Claire, que je suivis sur un parcours de plusieurs milles.

Traversant des lacs, torrents, chaussées de castors, etc., etc., j'atteignis enfin le cours d'eau principal que je remontai jusqu'à sa source située dans une savane ou lande à une hauteur de 1513 pieds, qui est le point plus élevé entre le ruisseau à l'Eau-Claire et la Gulquac.

Sur l'esquisse ci-jointe j'ai indiqué un certain nombre de hauteurs dont je donne le chiffre pour guider les partis d'exploration qui pourraient être chargés de faire l'étude finale. Toutes mes observations sont marquées sur les arbres à la craie rouge et numérotées à la suite et toutes les lignes sont aussi numérotées comme sur l'esquisse.

L'hiver étant très-avancé lorsque je commençai cette exploration je dus passer avec rapidité d'un endroit à l'autre, car les rivières dégelèrent rapidement et le danger des inondations était de plus en plus à craindre: c'est ce qui m'empêcha d'explorer le pays aussi minutieusement que j'aurais désiré le faire. Mes opérations furent encore entravées par toute une semaine de bordées de neige alors que je me trouvais près des sources des rivières Gulquac et à l'Eau-Claire; tout tracé topographique était dès lors rendu impossible. J'ai toutefois indiqué certains caractères du pays et des environs autant que les circonstances me l'ont permis, et j'ai indiqué à l'encre bleue le tracé probable d'un chemin de fer dans cette région. Autant que je puis en juger par mes explorations la construction de ce chemin de fer serait très-possible depuis Miramichi, mais le dégel soudain des rivières m'empêcha de m'enfoncer plus avant à l'intérieur et je revins par le chemin le plus court à la rivière Wapskehegan que nous dûmes descendre en radeaux ou *Catamarans*. Je ne puis donc vous donner aucune idée du pays qui borde la rivière Gulquac, mais d'après ce que j'ai vu, l'élévation des eaux de cette rivière au-dessus de sa jonction avec la Tobique ne peut pas être de plus de 550 pieds, et la construction d'un chemin de fer serait fort possible sur ce tracé.

L'épaisseur de la neige m'empêcha de juger de la qualité du terrain au point de vue agricole, mais le bois que j'ai trouvé sur les hautes terres (le bouleau et l'érable) m'indique qu'il est propre à la culture. Les terrains bas et les savanes produisent généralement du cèdre, de l'épinette et du hachatak. Toute la région que j'ai traversée peut fournir abondamment des matériaux pour la construction d'un chemin de fer.

En terminant, je puis ajouter que le caractère général du pays est favorable à la construction d'un chemin de fer, vu que les bords des rivières ont presque partout une inclinaison uniforme.

J'ai l'honneur, etc.

W. H. TREMAINE

Halifax, mai 1864.

APPENDICE F.

Observations sur les lignes de communication les plus courtes entre l'Amérique et l'Europe en correspondance avec le chemin de fer Intercolonial projeté.

Dans les Etats-Unis du Nord les hommes les plus éminents qui s'intéressent au développement des grandes voies de communication de leur pays ont depuis longtemps eu en vue le prolongement de leur réseau de chemin de fer jusqu'à l'un des ports de mer situés à l'extrémité Est du continent. Leur objet serait de raccourcir le passage de l'océan et la durée du transit entre les grands ports commerciaux de l'ancien et du nouveau-monde.

En 1850 on émit un projet consistant à relier les cités de New-York et de Boston avec Halifax par un chemin de fer qui aurait traversé l'Etat du Maine et les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Les auteurs de ce projet supposaient, avec raison, que les besoins du commerce exigeraient tôt ou tard l'adoption du passage le plus court entre les deux continents.

Ce projet semble ne pas avoir été accueilli très-favorablement au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse.

La ligne du chemin de fer projeté était alors désignée sous le nom de "Chemin de fer d'Europe et de l'Amérique du Nord," d'où vient le nom de l'importante section aujourd'hui construite et en opération avec St. Jean, Nouveau-Brunswick, et l'isthme qui réunit cette province à la Nouvelle-Ecosse.

Le projet original n'a jamais été perdu de vue. Il reste à compléter la section entre Moncton et Truro (qui ferait partie du chemin de fer intercolonial) et une autre section entre St. Jean et Bangor, que les citoyens du Massachussets et de l'Etat du Maine demandent aujourd'hui si énergiquement. Le projet général a beaucoup de partisans dans les deux provinces anglaises sus-mentionnées.

Ces sections de chemin de fer une fois achevées, Halifax serait relié à tous les points des Etats-Unis, et le passage de l'océan entre les réseaux de chemin de fer américains et européens serait réduit à la distance d'Halifax à Galway ou à quelque autre port à l'ouest de l'Irlande.

Reste à savoir toutefois si Halifax demeurerait constamment l'entrepôt général des vapeurs océaniques. Les mêmes considérations qui ont si fortement influencé les auteurs du projet du "Chemin de fer Européen et Américain" conduiraient forcément leurs successeurs à chercher un point d'embarquement encore plus rapproché de l'Europe.

Halifax céderait donc au port le plus à l'ouest de la Nouvelle-Ecosse; et si l'on pouvait, à force d'habileté et de patience, construire un pont sur le détroit de Canso, le terminus de tous les chemins de fer pourrait être sur l'île du Cap Breton.

Il y a deux bons ports sur la côte Est du cap Breton, l'un à Sydney où l'on trouve en abondance d'excellent charbon, l'autre à l'ancien port Français de Louisbourg où l'on rencontre les mêmes avantages. Sydney et Louisbourg sont respectivement de 160 et 180 milles plus rapprochés de l'Europe qu'Halifax, et bien que leurs ports ne soient pas ouverts à la navigation pendant toute l'année ils le sont durant toute la saison des voyages, et durant le temps qu'ils sont ouverts ils mériteraient certainement la préférence sur Halifax.

Ces considérations nous amènent naturellement à réfléchir sur la question générale des communications transatlantiques, et on se demande : quelle sera définitivement la route la plus courte entre l'ancien et le nouveau-monde ?

Terreneuve à l'est du continent Américain, et l'Irlande à l'ouest de l'Europe offrent de grandes analogies de position par rapport aux continents dont elles dépendent respectivement. L'avenir prouvera peut-être que ces analogies sont encore plus frappantes par les communications que ces îles pourront avoir plus tard avec les grands centres commerciaux des deux mondes.

En examinant la carte on voit que le passage le plus court sur l'océan est entre Terreneuve et l'Irlande.

L'Irlande est séparée de l'Angleterre et de l'Ecosse par la mer d'Irlande; Terreneuve est séparée de notre continent par le golfe du St. Laurent. Des chemins de fer aboutissent actuellement jusqu'à la côte ouest de l'Irlande qui est à seize heures de Londres. Si l'on pouvait établir un chemin de fer dans Terreneuve, et mettre ainsi cette île en communication avec les cités d'Amérique, on aurait complété la route d'un continent à l'autre en faisant le plus court passage possible de l'océan.

Cette route ne serait pas ouverte au trafic durant toute l'année. Pendant quelques mois les glaces empêcheraient les vapeurs d'aborder avec sûreté. Il reste donc à savoir si cette route présente des avantages suffisants en supposant même qu'elle ne soit ouverte que pendant sept mois de l'année.

Sous ce rapport la ligne de Terreneuve est dans la même catégorie que plusieurs autres sur notre continent et elle rivaliserait probablement d'importance avec ces dernières. On peut mentionner, par exemple, les canaux des Etats-Unis et du Canada qui, bien qu'ils soient fermés pendant l'hiver, couvrent ou devront couvrir les dépenses énormes qu'ont entraînées leur construction et que nécessite tous les jours leur entretien.

J'ai signalé la grande objection qu'on peut faire à la ligne de Terreneuve, je vais, à présent, en expliquer les avantages.

Tous les vapeurs qui font le trajet des côtes d'Angleterre à New-York et à tous les points au nord de cette ville passent près des côtes d'Irlande et de Terreneuve. La plupart de ces vapeurs passent toutefois au sud de la seconde de ces îles. Les navires à destination d'Amérique passent au cap Race sur la côte S. E. de Terreneuve, tandis que ceux à destination d'Europe passent au cap Clair à la pointe S. O. de l'Irlande. Non loin du cap Race est le port de St. Jean, et, près du cap Clair, est le port de Valentia. L'un est le port le plus à l'est de l'Amérique, et l'autre est le port le plus à l'ouest de l'Europe. Ils sont séparés par une distance de 1640 milles.

Les chemins de fer d'Irlande ne vont pas encore jusqu'à Valentia, mais ils aboutissent à Killarney, qui est à 30 milles de Valentia.

De St. Jean, en traversant Terreneuve, jusqu'au golfe du St. Laurent il y a une distance de 250 milles. Du côté du St. Laurent, il y a, sur l'île deux ports qui pourraient servir comme points de transbordement. L'un est à la Baie de St. George et l'autre le Port au Port. Ils sont très-rapprochés l'un de l'autre, et tous les deux sont en ligne directe de St.-Jean, à l'ouest, jusqu'au continent.

Sur la côte ouest du golfe nous trouvons, à l'entrée de la Baie des Chaleurs, le port de Shippigan, mentionné dans le corps du rapport sur l'exploration du chemin de fer Intercolonial.

De la baie de St. George à Shippigan, la distance est de 240 à 250 milles. Le chemin de fer Intercolonial projeté pourrait relier Shippigan avec le Canada et les Etats-Unis.

Bien que la topographie de Terre neuve soit fort peu connue, il est à présumer qu'on pourrait facilement y construire un chemin de fer.

Le seul blanc qui ait visité tout l'intérieur de l'île, dans la direction générale du chemin projeté, est M. W. Cormack.

Il y a plusieurs années, ce monsieur traversa tout le pays de la baie de la Trinité à l'est jusqu'à la baie de St. George à l'ouest. Il quitta la côte Est au commencement de septembre et atteignit le port de St. George le 2 novembre.

D'après la relation que M. Cormack a écrite de son voyage, il paraîtrait que bien que les côtes soient montagneuses et rocheuses l'intérieur de l'île est comparativement uni, et consiste en une série de savannes (*).

Il est plus que probable qu'on peut atteindre à l'intérieur par des nombreux cours d'eau qui, sur la carte, semblent traverser la chaîne de montagnes qui borde la côte de l'île.

La ligne de communication à vapeur entre l'Angleterre, en traversant l'Irlande et Terre-neuve par le chemin de fer Intercolonial projeté jusqu'à l'intérieur de l'Amérique du Nord, se recommande par plus d'un avantage. Je parlerai d'abord de la question de rapidité.

Actuellement les vapeurs océaniques transportent du fret et des voyageurs ils sont analogues, sous ce rapport, à ce qu'on appelle "trains mixtes" sur les chemins de fer; les trains mixtes sont employés pour faire le service des localités dont la population et le commerce ne justifieraient pas l'emploi d'un train spécial.

Sur les chemins de fer importants il y a deux catégories de trafic. Les trains rapides ne portent que des voyageurs; les trains plus lents transportent les marchandises pesantes. On pourrait établir une pareille distinction dans le trafic transatlantique. On devra rechercher pour le fret la voie la plus économique et, pour les voyageurs, la voie la plus rapide. Chacun sait que, toutes choses étant égales d'ailleurs, la rapidité d'un vapeur dépend de sa forme. Cette forme est prescrite par le chargement que ce vapeur devra transporter. Si le vapeur ne doit transporter que les malles et des passagers, c'est-à-dire, faire des voyages qui ne demandent que peu de combustible il pourra être construit léger et élancé, de manière à pouvoir voguer plus rapidement que s'il devait transporter de lourdes

* Le caractère général du pays devient plus vaste et plus important. Ses arbres sont plus élevés et assez éloignés les uns des autres. Nous entrâmes dans une vaste étendue rocheuse où nul arbre ne croît. Tout nous indiquait que nous allions entrer dans une région différente de celle que nous venions de traverser.

En regardant en arrière du côté de la côte, le coup-d'œil est magnifique. Nous découvrîmes qu'en traversant la forêt nous avions continuellement monté depuis Random Bar, et nous arrivâmes sur le sommet d'une haute montagne qui semble former une barrière entre la mer et l'intérieur. La forêt épaisse que nous avions traversée nous apparut sous un aspect nouveau mais présentant de vastes marais et des lacs tranquilles près desquels nous avions passé sans les apercevoir.

En regardant à l'ouest, notre surprise fut au comble. Combien Terre-neuve nous apparaissait différente des conjectures que nous avions formées! L'intérieur jusqu'alors inconnu se présentait à nous comme un vaste panorama. L'œil s'éleva sur de vastes plaines de verdure entremêlées de bois et de lacs de toutes les formes et de toutes les étendues.

De ces hauteurs on peut constater tous les caractères généraux de la portion est de l'île. Il semble qu'on pourrait facilement établir des communications par terre entre les baies de l'est et du nord, et la côte du sud. La difficulté principale serait de traverser la chaîne de montagnes sur laquelle nous nous trouvions et qui a de vingt à quarante milles de large. Le noyau de cette chaîne de montagnes est formé de collines granitiques disposées en demi-cercle dans les directions N.-E. et S.-O. les unes des autres, en arrière des Baies de la Trinité, de Bonavista, de Plaisance et de la Fortune. Au sud du point où nous nous trouvions et dans la direction de Piper's Hole, dans la Baie de Plaisance, je donnai le nom de Clarence à l'un des points les plus élevés, en l'honneur de S. A. R. qui, alors engagé dans la marine, avait visité la Baie de Plaisance. J'ai déjà fait observer qu'à l'intérieur il n'y avait pas d'élévation dans la direction ouest.

11 septembre.—Nous descendîmes à l'intérieur. Les plaines qui nous avaient apparu comme de brillants steppes ou savanes sont composées de tourbe formée par la décomposition de la mousse. Elles présentent une couche étendue, du nord au sud, et on y rencontre des rivières et des lacs bordés de bois. Parfois on traverse des plaines de dix milles de large où il n'y a pas un seul arbre ou arbrisseau ni même un seul roc. On y trouve de nombreux sentiers battus par les cerfs, et l'ensemble forme en réalité des parcs immenses bien fournis de bois et d'eau.

Dans la région des savanes nous ne pûmes avancer que lentement, c'est-à-dire d'environ six à sept milles par jour dans la direction ouest et cependant, avec tous les détours, nous marchions une distance beaucoup plus considérable.

Nous dirigeant toujours à l'ouest nous examinâmes le pays dans différentes directions, quelquefois par pure curiosité, mais souvent pour nous rapprocher des lacs et des bois où nous pouvions trouver du gibier pour notre subsistance. Nous mîmes près d'un mois à traverser la région des savanes. Dans notre trajet nous rencontrâmes plusieurs couches granitiques se dirigeant, comme les savanes, vers le nord et vers le sud.

(Relation d'un voyage dans l'intérieur de l'île de Terre-neuve, — par M. Cormack.)

charges. Un vapeur à fret pesant peut être comparé à un cheval de trait, et un vapeur destiné seulement à des passagers à un cheval de course, et, comme ce dernier, moins sa charge est lourde plus sa rapidité est grande.

Ceci posé, il est clair qu'on augmenterait de beaucoup la rapidité des vapeurs océaniques en les construisant pour un objet spécial. La distance entre St. Jean de Terre-Neuve et Valentia n'est qu'un peu plus de la moitié de celle qui sépare New-York de Liverpool, par suite la quantité de charbon et de provisions requise pour le premier de ces trajets sera la moitié de celle qu'il faudra pour le second.

Il est donc évident qu'un vapeur construit pour transporter de St. Jean à Valentia des malles et des voyageurs et le peu de fret que prennent ordinairement les trains express, pourrait atteindre une bien plus grande rapidité que les vapeurs océaniques actuels.

A raison de 16½ milles par heure, ce qui est fort possible, la distance de St. Jean à Valentia, qui est de 1640 milles, serait franchie en 100 heures.

Quant à la rapidité du trajet sur terre, on voit par le "Guide des chemins de fer de Bradshaw," que les malles d'Irlande sont transportées régulièrement entre Londres et Holyhead à la vitesse de 40 milles par heure y compris les temps d'arrêt, et que la mer d'Irlande est traversée à la vitesse de 16 milles par heure y compris le temps nécessaire pour le transbordement à Holyhead et à Kingstown, et que les malles arrivent à Queenstown 16 heures après le départ de Londres. Valentia n'est pas beaucoup plus loin de Dublin que Queenstown, et, lorsque le chemin de fer ira jusqu'à Valentia, rien n'empêchera de faire le trajet de Londres à cette ville dans le même temps qu'on met aujourd'hui pour arriver à Queenstown.

On a parlé de Galway comme étant le point le plus convenable pour l'entrepôt des vapeurs océaniques. Cette ville est en effet à une heure plus près de Londres que Valentia, mais elle est de trois heures d'horloge plus éloignée de l'Amérique.

Bien que sur les chemins de fer anglais, 40 milles à l'heure soit une vitesse très-ordinaire, cette vitesse n'est pas commune de ce côté-ci de l'Atlantique.

Sur les principales lignes des Etats-Unis 30 milles à l'heure, y compris les temps d'arrêt, est la vitesse maximum, mais on se contente plus généralement de 25 milles.

Sur les lignes qui sont fréquemment obstruées par la neige, il est impossible d'avoir une vitesse régulière durant l'hiver, mais, dans l'été, si la voie est bien entretenue, il est toujours facile d'atteindre 30 milles à l'heure avec les trains de voyageurs. Cette vitesse est donc la moyenne la plus raisonnable qu'on puisse adopter pour le transit sur notre continent.

Après avoir déterminé la vitesse par terre et par eau, on peut aisément fixer le temps nécessaire pour transporter les malles de Londres à New-York par la route proposée.

De Londres à Valentia, à la vitesse actuelle des chemins de fer anglais.	16 heures.
De Valentia à St. Jean, 1640 milles à 16½ milles à l'heure.....	100 "
De St. Jean à St. George, 250 milles à 30 milles par heure.....	8½ "
De St. George à Shippigan, 250 milles à 16½ milles par heure.....	15½ "
De Shippigan à New-York, 906 milles à 30 milles par heure.....	31 "

Total..... 171 heures.

On voit donc que, sans se baser sur une vitesse extravagante, il serait possible de transporter les malles de Londres à New-York en 171 heures ou 7½ jours, par la route traversant l'Irlande, Terre-Neuve et se continuant par le chemin de fer Intercolonial projeté.

Pour servir de terme de comparaison, je donne ci-dessous la durée des passages par les lignes actuelles, durant l'année dernière :

PASSAGES ENTRE NEW-YORK ET LIVERPOOL.

Nom du vapeur.	Aller.			Retour.			Moyenne.	
	j.	h.	m.	j.	h.	m.	j.	h.
<i>Ligne Inman.</i> —Moyenne de 52 voyages dans chaque direction.....	13	19	11	12	18	54	13	7
Passage le plus court.....	11	5	0	10	5	0	10	17
<i>Ligne Cunard.</i> —Moyenne de 27 passages, aller, et 25, retour.....	11	12	46	10	11	42	10	0
Passage le plus court	9	17	0	9	3	0	9	10

PASSAGES ENTRE NEW-YORK ET SOUTHAMPTON.

Nom du vapeur.	Aller.			Retour.			Moyenne.	
	j.	h.	m.	j.	h.	m.	j.	h.
<i>Ligne Hambourg.</i> —Moyenne de 23 passages, aller, et 23 retour.....	13	11	46	12	15	53	13	1
Passage le plus court.....	10	9	0	10	17	0	10	13
<i>Ligne Bremen.</i> —Moyenne de 20 passages, aller, et 22 retour.....	14	8	27	12	9	42	15	9
Passage le plus court.....	10	17	0	10	19	0	10	18

De ce qui précède on doit conclure que la moyenne de tous les passages entre Liverpool ou Southampton et New-York varie de 11 jours à 13 jours et 9 heures, tandis que par l'Irlande, Terre-Neuve et Shippigan on pourrait faire le passage en 7 jours et 3 heures c'est-à-dire près de quatre jours de moins que la moyenne la plus faible des passages, et deux jours de moins que le plus court de 246 passages, qui est peut-être le *plus court* passage qui jamais ait été fait. Ces avantages seuls suffiraient pour attirer l'attention des hommes d'affaires, mais, pour la plupart des voyageurs, le grand point est que la traverse de l'océan est réduite de 264 heures (moyenne de la ligne Cunard) à 100 heures seulement.

J'ai fait la comparaison ci-dessus parce que le plus grand nombre de lignes de vapeurs et, peut-être, les meilleures lignes aboutissent à New-York. En faisant des comparaisons analogues avec les lignes qui aboutissent à Boston, Portland et Québec, on obtiendrait un résultat encore plus favorable à la route de Terre-Neuve.

Le tableau ci-dessus qui indique le temps nécessaire pour faire le trajet de Londres à divers points de l'Amérique du Nord fait ressortir, au premier coup-d'œil, l'avantage qu'il y aurait pour les populations des deux hémisphères à établir la *ligne du passage océanique le plus court*. Ce tableau fait voir que les malles de Londres pourraient être transportées en un temps merveilleusement court dans toutes les parties des provinces anglaises et des Etats du Nord, mais que, de plus, elles pourraient arriver au golfe du Mexique en *neuf jours*, c'est-à-dire en moins de temps que les plus courts passages faits par les vapeurs Cunard ou tout autre vapeur entre Liverpool et New-York.

Temps nécessaire pour transporter les malles par le passage le plus court proposé de l'océan, et par le chemin de fer Intercolonial de Shippigan.

De Londres à St. Jean, T.-N.....	4 jours	20 heures.
“ Shippigan.....	5 “	20 “
“ Halifax.....	6 “	5 “
“ St. Jean, N.-B.....	6 “	4 “
“ Québec.....	6 “	10 “
“ Montréal.....	6 “	16 “
“ Toronto.....	7 “	2 “
“ Buffalo.....	7 “	6 “
“ Détroit.....	7 “	8 “
“ Chicago.....	7 “	20 “
“ Albany.....	7 “	0 “
“ New-York.....	7 “	3 “
“ Boston.....	6 “	19 “
“ Portland.....	6 “	15 “
“ La Nouvelle-Orléans.....	9 “	0 “

Après avoir montré qu'en réduisant à son *minimum* le passage de l'Atlantique, on réduira aussi considérablement le trajet entre les grands centres de commerce de l'Europe et de l'Amérique, au point que l'on peut espérer que toutes les malles entre les deux continents suivront cette nouvelle route : voyons maintenant quelle portion du public voyageur l'adoptera vraisemblablement.

Antérieurement à 1838, on ne traversait l'Atlantique que dans des navires à voiles. Le passage était ordinairement de six à dix semaines avant la construction des “ fins voiliers Américains ” qui faisaient le trajet, aller, dans une moyenne de 24 jours et, retour, dans une moyenne de 36.

L'année 1838 vit s'inaugurer une ère nouvelle dans le mode des communications transatlantiques. Deux navires à vapeur firent la traversée d'un continent à l'autre ; l'un,

“ Le Sirius ” partit de Cork le 4 avril, l'autre, “ Le Great-Western ” quitta Bristol le 8 du même mois, tous les deux arrivèrent à New-York le 23 avril, le premier ayant fait, en moyenne, 161 milles par jour, et le second 208 milles. (†)

Le “ Great-Western ” continua ses voyages de 1838, à 1844 et fit en tout 84 passages. La moyenne des passages en Amérique fut de 15½ jours, et celle des passages en Angleterre de 13½ jours.

La ligne Cunard fut établie au mois de juillet 1840. Elle se composait alors de trois vapeurs, le Britannia, l'Acadia, et le Calédonia. La compagnie avait passé avec le gouvernement Anglais un contrat par lequel elle s'engageait à faire un voyage tous les mois.

En 1846, en vertu d'un nouveau contrat, la compagnie Cunard entreprit d'expédier tous les quinze jours un vapeur portant la malle de Liverpool à Halifax et Boston, et un autre vapeur, aussi tous les quinze jours, de Liverpool à New-York. Ce service a été fait avec la régularité la plus stricte jusqu'à ce jour.

Les frères Cunard ont été les pionniers de la navigation océanique qui a tant contribué à développer les relations entre les deux continents.

Le nombre et le tonnage des vapeurs faisant le service entre les Iles Britanniques et l'Amérique du Nord ont prodigieusement augmenté depuis quelques années. En 1864 on a compté dix lignes régulières de vapeurs océaniques se rendant à New-York ou aux ports situés au nord de cette ville ou en Canada. De ces deux lignes deux étaient hebdomadaires et huit semi-hebdomadaires, ce qui équivalait à six lignes hebdomadaires. En sorte que six vapeurs quittent chaque continent toutes les semaines, ce qui fait presque un vapeur chaque jour.

Le nombre des voyageurs transportés par les différentes lignes a été, l'an dernier, de 135,317, le plus grand nombre en été. Il ne faudrait pas un grand nombre de voyageurs pour employer une ligne journalière de vapeurs par le passage océanique le plus court de St. Jean à Valentia ou à Galway; 40,000 voyageurs de chaque continent donneraient 200 voyageurs pour chaque passage, pendant sept mois de l'année.

Il est évident qu'on aura toujours assez de voyageurs si la route qu'on voudra leur faire suivre réunit certaines conditions dont il est important de tenir compte.

Les glaces flottantes sont un grand obstacle pendant plusieurs mois de l'année; mais, durant cette période, les vapeurs pourraient se rendre à Halifax ou à quelque bon port accessible en hiver.

Les transbordements de chemin de fer en vapeur peuvent être considérés comme un incon vénient pour les marchandises mais non pour les voyageurs qui n'y verront toujours qu'une variété à la monotonie du voyage.

Quant à la sûreté comparative, cette route présente de grands avantages. La portion du trajet entre Liverpool et New-York, la moins redoutée des marins est celle de l'Irlande à Terre-neuve. Tout le monde sait que la portion la plus dangereuse est entre New-York et le Cap Race, où il y a de fréquents brouillards. On parcourt, sur cette section, 1000 milles le long des côtes, et c'est dans ce trajet qu'a eu lieu le plus grand nombre de désastres; on y a perdu près de quatorze ou quinze vapeurs. (*)

(†) Ces vapeurs ne sont pas les premiers qui aient traversé l'Atlantique: En 1833, cinq ans plus tôt, un navire Canadien, le “ Royal William ” de la force de 180 chevaux, se rendit de Québec à Pictou et de là à Londres.

* Liste des vapeurs perdus sur les côtes d'Amérique entre New-York et le Cap Race.— Cette liste peut ne pas être tout-à-fait exacte car elle a été faite de mémoire.

Le Columbia.....	Sur Seal Island, Nouvelle-Ecosse.
Le Humbolt.....	A l'entrée du havre d'Halifax.
Le City of Philadelphia.....	Cap Race.
Le Franklin.....	Long Island, New-York,
L'Indian.....	près de Canso, Nouvelle-Ecosse.
L'Argo.....	près du Cap Race.
Le Hungarian.....	Cap Sable, Nouvelle-Ecosse.
Le Connaught.....	Baie de Fundy.
Le Calédonia.....	Cap Cod.
L'Anglo-Saxon.....	Cap Race.
Le Norwegian.....	Ile St.-Paul, côte de l'Atlantique.
Le Bohemian.....	Cap Elizabeth, havre de Portland.
Le Georgia.....	Ile aux Sables.
Le Pactolus.....	Baie Fundy,

Et, sur Ragged Island, un autre dont l'auteur ne se rappelle pas le nom.

La route qui offre le moins de dangers et qui, en même temps, est la plus économique est, par suite, la plus fréquentée.—Si donc la route proposée traversant Terre-Neuve et l'Irlande n'a pas un grand nombre des dangers des lignes établies et réduit le passage de l'océan à 100 heures, les voyageurs ne la préféreront-ils pas, surtout si elle offre de plus une économie de temps ?

Si, comme on l'a vu, cette route réduisait de trois ou quatre jours le temps du trajet entre Londres et New-York et mettait Toronto trois fois plus près (en temps) de Londres que New-York est maintenant, si le marchand de Chicago recevait ses lettres quatre ou cinq jours plus tôt qu'il les a jamais reçues, si, par cette route, les malles de Londres pour la Nouvelle-Orléans étaient rendues en cette ville en moins de temps qu'elles en mettent aujourd'hui pour atteindre New-York, il est évident que cette route réunit tous les avantages qu'on doit attendre d'une ligne de communication non plus seulement intercoloniale mais inter-continentale.

Je n'ai examiné que les considérations purement commerciales, mais, si importantes qu'elles soient, l'homme d'état verra, dans ce projet, d'autres avantages. Ce projet pourra contribuer à multiplier les rapports des provinces Anglaises entre elles.

Il pourra être d'accord avec la politique anglaise qui demanderait l'établissement, dans le golfe, d'une flotte de vapeurs rapides pouvant fournir des communications journalières avec la mère-patrie. C'est une chose importante pour l'empire de conserver le contrôle sur la grande voie de communication entre les deux continents et de travailler de plus en plus au développement et à l'union de ses colonies et au maintien de ses relations amicales avec tous les peuples du continent Américain.

La carte ci-jointe fait voir la position importante des Iles Britanniques et des Colonies Anglaises de l'Amérique du Nord au point de vue de l'établissement d'une ligne de communication, la plus courte possible, entre l'Europe et le continent Américain.

RÉPONSE

A une Adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 10 août 1865, demandant copie de toute correspondance échangée depuis le commencement de la dernière session entre le gouvernement de cette province et ceux de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, au sujet du projet de Confédération des provinces de l'Amérique Britannique du Nord.

Par ordre,

W. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 18 août 1865.

LISTE DES DOCUMENTS.

- No. 1.—L'honorable A. H. Gordon à Lord Monck, 9 janvier 1865.
- No. 2.—Sir R. G. Macdonell à Lord Monck, 9 janvier 1865.
- No. 3.—Lord Monck à Sir R. G. Macdonell, 18 janvier 1865.
- No. 4.—Lord Monck aux lieutenants-gouverneurs, 30 janvier 1865.
- No. 5.—L'honorable A. H. Gordon à Lord Monck, 8 février 1865.
- No. 6.—Lord Monck aux lieutenants-gouverneurs, 27 février 1865.

Documents inclus.

- No. 7.—Sir R. G. Macdonell à Lord Monck, 9 mars 1865.
- No. 8.—Lord Monck aux lieutenants-gouverneurs, 20 mars 1865.

Documents inclus.

- No. 9.—Sir R. G. Macdonell à Lord Monck, 4 avril 1865.
 - No. 10.—Sir R. G. Macdonell à Lord Monck, 4 avril 1865.
 - No. 11.—Sir R. G. Macdonell à Lord Monck, 3 mai 1865.
-

L'honorable A. H. Gordon à Lord Monck.

FRÉDÉRICTON, N. B., 9 janvier 1865.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de votre excellence, en date le 23 ultimo.

J'ai communiqué cette dépêche (et le document y inclus) à mon conseil exécutif, et sitôt qu'il me fera connaître les mesures que, dans son opinion, il jugera les plus propres à donner effet aux résolutions de la conférence de Québec, j'aurai certainement l'honneur d'écrire de nouveau à votre excellence.

J'ai, etc.,

(Signé),

ARTHUR H. GORDON.

Son Excellence Lord MONCK,
Gouverneur-Général,
Canada.

Sir R. G. Macdonell à Lord Monck.

[No. 59.]

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE, 9 janvier 1865.

Bureau du lieutenant-gouverneur.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de votre excellence, en date le 23 décembre, par laquelle votre excellence me transmet la copie de la réponse que le premier secrétaire d'état de Sa Majesté lui a faite pour lui faire connaître les sentiments du gouvernement impérial au sujet des résolutions adoptées par la conférence de Québec.

2. Je suis en état d'informer votre excellence que, à l'égard de la mesure qu'elle suggère de prendre pour mettre à effet les instructions du gouvernement impérial, savoir : de soumettre le projet de la conférence aux législatures respectives, que ce gouvernement adoptera les mêmes mesures que celles qui seront prises par le gouvernement du Canada ; c'est-à-dire, que lorsque les documents et la correspondance qui se rattachent au sujet auront été déposés devant le parlement, que j'ai convoqué pour le 9 février, le premier ministre proposera qu'une adresse soit présentée à Sa Majesté pour la prier de faire prendre des mesures pour faire passer un acte du parlement impérial pour unir les provinces de l'Amérique Britannique du Nord. Les résolutions de la conférence de Québec pourront servir de base générale à cette union, qui devra s'accomplir dans les conditions que le gouvernement impérial jugera les plus avantageuses aux intérêts de la couronne et à ceux des provinces de l'empire britannique.

3. Il est évident, d'après la communication de l'honorable secrétaire d'état, que le parlement impérial s'attend d'être aidé dans la préparation d'un bill contenant les résolutions de la conférence de Québec, par une députation envoyée de chaque province respective. Afin d'éviter la divergence probable d'opinion dans chaque législature,—divergence qui existe toujours quand il y a une foule de détails à discuter dans plusieurs parlements indépendants, malgré l'entente qui peut régner sur l'objet principal, et les principes du plan général,—il nous semble, à moi et à mon gouvernement, qu'il vaudrait mieux pour les provinces recourir à l'arbitrage bienveillant du gouvernement de Sa Majesté, et envoyer des délégués pour se consulter avec ce dernier pendant la préparation du bill impérial projeté. Chacune des législatures pourrait, s'il était nécessaire, exposer ses vues particulières dans les instructions qu'elle donnera à ses délégués.

4. Cette manière de disposer de toute question de prérogative aussi bien que des amendements aux résolutions de Québec, me semble la plus sage et la plus satisfaisante. Sur tous ces points, moi et mon conseil pensons qu'il serait plus simple et plus avantageux de s'en rapporter à la sagesse, à la discrétion et aux bienveillantes dispositions du gouvernement impérial

5. Toute autre mesure semble à ce gouvernement de nature à ouvrir la porte, non pas seulement à une conférence nouvelle, mais à autant de conférences qu'il y a de législatures différentes : et cela pourrait très-bien finir par un ajournement indéfini de toute union ; et ce gouvernement aurait probablement raison de craindre les graves conséquences et

l'embarras général des affaires publiques, qui résulteraient du retard apporté à la décision de questions aussi importantes, si la discussion en était tellement prolongée que la législature impériale ne pût les régler dans le cours de cette année.

6. J'espère que mes vues et celles de mon gouvernement coïncident avec celles de votre excellence, et que les diverses provinces verront bientôt se réaliser l'union qu'elles désirent, en se confiant à la sagesse et à l'habileté du gouvernement impérial, qui s'aura bien régler d'une manière satisfaisante les détails qui n'ont pas été réglés définitivement dans la conférence de Québec.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé,)

R. G. MACDONELL.

Son Excellence Lord MONCK,
Gouverneur-Général,
Canada.

QUÉBEC, 18 janvier 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 9 du courant, relativement aux mesures à prendre dans les diverses législatures provinciales au sujet de l'union projetée, et je vais immédiatement la mettre devant mon conseil exécutif pour qu'il la prenne en considération.

J'ai, etc.,
(Signé,)

MONCK.

Lieutenant-gouverneur,
Sir R. G. MACDONELL, C.B.,
Etc., etc., etc.,
Nouvelle-Ecosse.

Lord Monck aux lieutenants-gouverneurs de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et au gouverneur de Terre-Neuve.

[Copie.]

QUÉBEC, 30 janvier 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, une copie de la résolution que mon gouvernement se propose de soumettre aux deux chambres de la législature de cette province au sujet de l'union projetée des provinces de l'Amérique Britannique du Nord.

J'inclus, telles qu'imprimées pour l'assemblée législative, des copies de la correspondance qui a été mise devant les deux chambres de la législature canadienne.

J'ai, etc.,
(Signé,)

MONCK.

Lieutenant-gouverneur Sir R. G. MACDONELL, C.B.,
" l'hon. A. H. GORDON, C.M.G.,
" GEORGE DUNDAS, écuyer,
Gouverneur A. MURGRAVE.

[Copie.]

Résolu, Qu'une humble adresse soit présentée à Sa Majesté, la priant humblement qu'il lui plaise de faire soumettre une mesure au parlement impérial ayant pour objet l'union des colonies du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Edouard, en un seul gouvernement, la dite mesure devant être basée sur les résolutions suivantes adoptées à une conférence des délégués des dites colonies, tenue en la cité de Québec, le 10 octobre 1865.

(*Clivent les résolutions verbatim.*)

M. Gordon au Vicomte Monck.

FRÉDÉRICTON, N. B., 8 février 1865.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de votre excellence, en date le 30 ultimo, qui me transmet une copie de la résolution que votre gouvernement se propose de soumettre à la législature canadienne au sujet de l'union projetée des provinces de l'Amérique Britannique du Nord, et aussi une copie (imprimée) de quelque correspondance sur le même sujet.

J'ai, etc.,
(Signé)

ARTHUR GORDON.

Vicomte MONCK,
Etc., etc., etc.

Lord Monck aux lieutenants-gouverneurs de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et au gouverneur de Terre-Neuve.

QUÉBEC, 27 février 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, une copie d'une adresse que j'ai reçue du conseil législatif du Canada, me priant de transmettre à Sa Majesté la Reine une adresse de ce même conseil, demandant " qu'il plaise à Sa Majesté de faire soumettre au parlement impérial une mesure ayant pour objet l'union des colonies du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Edouard, sous un même gouvernement, la dite mesure devant être basée sur les résolutions adoptées à une conférence des délégués de ces colonies, tenue en la cité de Québec, le 10 octobre 1864."

J'ai, etc.,
(Signé)

MONCK.

Lieutenant-gouverneur Sir R. G. MACDONELL, C.B.,
" l'hon. A. H. GORDON, C.M.G.,
" GEORGE DUNDAS, écuyer,
Gouverneur ANTHONY MURGRAVE.

A Son Excellence le très-honorable Charles Stanley, Vicomte Monck, Baron Monck de Ballytrammon, dans le comté de Wexford, gouverneur-général et gouverneur-en-chef dans et pour les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, et vice-amiral d'icelles, etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Nous, les fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, le conseil législatif du Canada, réuni en parlement, prions très-humblement votre excellence, par la présente requête, qu'il lui plaise de transmettre à Sa Majesté, de telle manière qu'il plaira à votre excellence, et pour qu'elle puisse être déposée au pied du trône, notre adresse au sujet de l'union des provinces de l'Amérique Britannique du Nord.

(Signé)

U. J. TESSIER,
Orateur du Conseil Législatif.

Conseil Législatif,
Lundi, 20 février 1865.

Sir R. G. Macdonell au Vicomte Monck.

[No. 78].

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Halifax, Nouvelle-Ecosse, 9 mars 1865.

Bureau du lieutenant-gouverneur.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de votre excellence, en date du 27 février dernier, me transmettant une copie d'une adresse du conseil législatif du Canada, par laquelle le conseil prie votre excellence de transmettre à Sa Majesté la Reine une adresse qu'il lui présente pour demander une mesure au gouvernement impérial dans le but d'unir les colonies de l'Amérique Britannique du Nord.

J'ai, etc.,
(Signé,)

RICHARD GRAVES MACDONELL,
Lieutenant-gouverneur.

Son Excellence le très-honorable
Vicomte MONCK,
Etc., etc., etc.,
Québec.

Lord Monck aux lieutenants-gouverneurs de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et au gouverneur de Terre-Neuve.

QUÉBEC, 20 mars 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus, pour votre information, une copie d'une adresse que j'ai reçue de l'assemblée législative du Canada, me priant de transmettre à Sa Majesté la Reine une adresse que cette assemblée lui présente pour "la prier humblement de faire soumettre au parlement impérial une mesure ayant pour objet l'union des colonies du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Edouard, sous un même gouvernement," laquelle mesure devant être basée sur les résolutions adoptées à une conférence des délégués des dites colonies, tenue en la cité de Québec le 10 octobre 1864.

J'ai, etc.,
(Signé,)

MONCK.

Sir R. G. Macdonell à Lord Monck.

[Copie.—No. 34].

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Halifax, Nouvelle-Ecosse, 4 avril 1865.

Bureau du lieutenant-gouverneur.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de votre excellence, en date du 20 de mars, contenant une copie d'une adresse de l'assemblée législative du Canada à votre excellence, pour la prier de transmettre à Sa Majesté la Reine une adresse par laquelle cette chambre demande une mesure du parlement impérial pour unir les colonies de l'Amérique Britannique du Nord.

J'ai, etc.,
(Signé,)

R. G. MACDONELL,
Lieutenant-gouverneur.

Son Excellence le très-honorable
Vicomte MONCK,
Etc., etc., etc.

Sir R. G. Macdonell au Vicomte Monck.

[Copie.—No. 97].

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Halifax, Nouvelle-Ecosse, 10 avril 1865.

Bureau du lieutenant-gouverneur.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, une copie d'une résolution proposée par mon gouvernement dans l'assemblée de la Nouvelle-Ecosse, aujourd'hui.

Cette résolution porte que, comme une union immédiate des provinces de l'Amérique Britannique du Nord est devenue impraticable pour le moment, il est expédient de s'occuper du projet primitif d'une union législative des provinces maritimes, suivant la résolution passée durant la dernière session de la législature.

Cette résolution expliquera suffisamment à votre excellence la position dans laquelle ce gouvernement a été placé par des événements qui sont en dehors de son contrôle, au sujet de la question plus vaste d'une confédération des provinces de l'Amérique Britannique du Nord, telle que mentionnée dans les dépêches de votre excellence, en date du 27 février et du 20 mars.

J'ai, etc.,
(Signé,)

RICHARD GRAVES MACDONELL,
Lieutenant-gouverneur.

Très-honorable

Vicomte MONCK,
Etc., etc., etc.,
Canada.

Considérant que dans les circonstances actuelles une union immédiate des provinces de l'Amérique Britannique du Nord est devenue impraticable ;

Et considérant qu'une union législative des provinces maritimes est désirable, soit que l'union de toutes les provinces s'accomplisse ou non :—

Résolu,—Que, dans l'opinion de cette chambre, les négociations au sujet de l'union de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard devraient être reprises, conformément à la résolution passée durant la dernière session de la législature.

Sir R. G. Macdonell au Vicomte Monck.

[No. 113.]

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Halifax, Nouvelle-Ecosse, 3 mai 1865.

Bureau du lieutenant-gouverneur.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à votre excellence, avec la présente, copie de deux résolutions au sujet de l'union des provinces maritimes, la première adoptée par le conseil législatif et la seconde par la chambre d'assemblée de cette province, pendant la session qui vient de se terminer.

J'ai, etc.,
(Signé,)

RICHARD GRAVES MACDONELL,
Lieutenant-gouverneur.

Son Excellence le très-honorable

Vicomte MONCK,
Etc., etc., etc.
Canada.

[Copie.]

Conseil Législatif.

Considérant que dans les circonstances actuelles une union immédiate des provinces de l'Amérique Britannique du Nord est devenue impraticable;

Et considérant qu'une union législative des provinces maritimes est désirable, soit que l'union de toutes les provinces s'accomplisse ou non :—

Résolu—Que, dans l'opinion de cette chambre, les négociations au sujet de l'union de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard devraient être reprises, conformément à la résolution passée dans la dernière session de la législature.

Chambre d'Assemblée.

Résolu—Que, dans l'opinion de cette chambre, les négociations au sujet de l'union de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, devraient être reprises, conformément à la résolution passée durant la dernière session de la législature.

(No. 10.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 14 août 1865 ; demandant certains renseignements relatifs aux écoles militaires à Québec et à Montréal.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 18 août 1865.

(No. 10.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 21 août 1865 ; demandant un état relatif aux écoles militaires.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 31 août 1865.

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, les documents ci-dessus ne sont pas imprimés.]

(No. 10.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 24 août 1865 ; demandant copie de certains ordres généraux de milice et instructions aux officiers.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 1er septembre 1865.

(No. 11.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 10 août 1865 ; demandant copie de toute correspondance, depuis le commencement de la dernière session, relative au Traité de Réciprocité avec les Etats-Unis.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 18 août 1865.

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, les documents ci-dessus ne sont pas imprimés.]

(No. 12.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 23 février 1865; demandant copie de certaines correspondances concernant les chemins Métapédia et Témiscouata.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,

Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 18 août 1865.

(No. 12.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 15 ultimo; demandant copie de certains documents relatifs au chemin Matawin.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,

Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 4 septembre 1865.

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, les documents ci-dessus ne sont pas imprimés.]

(No. 13.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 1er mars dernier ; demandant copie du rapport de M. Baillargé et de la correspondance relative aux dommages causés par le canal Beauharnois.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 18 août 1865.

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, le document ci-dessus n'est pas imprimé.]

RAPPORT

DU

BUREAU DES INSPECTEURS

D'ASILES, PRISONS, ETC.

POUR L'ANNÉE

1864.



QUEBEC:

IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE STE. URSULE.

1865.



[No. 37.]

BUREAU DES INSPECTEURS D'ASILES, PRISONS, ETC.,

QUÉBEC, 6 avril 1865.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre ci-joint pour l'information de Son Excellence le gouverneur-général, conformément aux dispositions du chap. 110 des Statuts Refondus du Canada, le rapport du Bureau des Inspecteurs d'Asiles, Prisons, etc., pour l'année 1864, accompagné des appendices ordinaires.

Le rapport général du Bureau est suivi d'un appendice spécial contenant deux memoranda. L'un, sur la nécessité de pourvoir à des arrangements additionnels pour les aliénés du Haut et du Bas-Canada, et l'autre sur les prisons communes du Canada, avec des instructions pour améliorer leurs discipline et administration.

Les rapports spéciaux des inspecteurs suivent l'appendice spécial.

Les appendices ordinaires contiennent les rapports annuels fournis au Bureau par ceux qui ont la direction des institutions suivantes :—

1. Quarantaine.
2. L'hôpital de marine et des émigrés, Québec.
3. Asile des aliénés de Beauport.
4. Asile des aliénés de St. Jean
5. Asile provincial des aliénés de Toronto.
6. Asile des aliénés d'Orillia.
7. Asile des aliénés de Malden.
8. Asile des aliénés de Rockwood.
9. Pénitencier provincial, Kingston.
10. Prison de réforme, B.-C.
11. Prison de réforme, H.-C.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant-serviteur,

(Signé,) E. A. MEREDITH,

Président et Secrétaire du Bureau.

A l'Honorable Secrétaire Provincial.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE.
Introduction	3
Rapport Général.....	5
Rapport spécial de M. J. C. Taché	41
Do M. E. A. Meredith.....	43
Do M. J. M. Ferres.....	52
Do M. Terence J. O'Neil.....	65
Do Dr. F. Z. Tassé.....	92
Rapport sur les hôpitaux, Quarantaine, Grosse-Île.....	100
Do hôpital de la marine.....	105
Do asile de Beauport	107
Do asile provincial des aliénés, St. Jean, B.-C.....	109
Do asile provincial des aliénés, Toronto.....	112
Do asile des aliénés d'Orillia.....	135
Do asile des aliénés de Malden.....	143
Do asile des aliénés de Rockwood.....	152
Do pénitencier provincial.....	156
Do réforme de St. Vincent de Paul.....	171
Do réforme de Pénitancouchine.....	178

RAPPORT ANNUEL

DU

BUREAU DES INSPECTEURS

D'ASILES, PRISONS, ETC.

POUR L'ANNÉE 1864.

A Son Excellence le Très-Honorable CHARLES STANLEY, Vicomte MONCK, Gouverneur Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE

Conformément aux dispositions du chapitre 110, des statuts refondus du Canada, les inspecteurs ont l'honneur de soumettre leur rapport annuel sur l'état des asiles et prisons, du pénitencier, des prisons de réforme et autres institutions sous leur surveillance.

Les rapports ordinaires des surintendants médicaux, des préfets, aumôniers et autres officiers médicaux des principales institutions se trouvent dans l'appendice ordinaire.*

Avant d'entrer en matière, les inspecteurs désirent exprimer combien ils sentent vivement la grandeur de la perte que le bureau a faite l'année dernière dans la retraite de son président le docteur Taché, nommé à une charge importante dans une autre branche du service public. Non seulement parmi ses collègues, mais dans le public en général le docteur Taché a trouvé des appréciateurs sincères de la capacité, de l'intégrité, du zèle et de la franche honnêteté qu'il apportait dans l'exécution de ses devoirs.

La place laissée vacante par le départ du docteur Taché a été immédiatement remplie par le docteur F. Z. Tassé nommé membre du bureau.

Sous les autres rapports le personnel du bureau est le même que l'an dernier. Mais le nombre des membres pendant l'année n'a jamais excédé quatre, ce qui est un de moins que le nombre voulu par l'acte créant le bureau.

On a discuté tant au parlement qu'en dehors, la question du nombre d'inspecteurs nécessaires pour remplir les fonctions imposées au bureau par l'acte ci-dessus cité. Sous ces circonstances les inspecteurs croient (sans vouloir donner leur opinion dans une matière aussi délicate) qu'il ne sera pas inutile de faire connaître dans un court exposé, le nombre d'institutions placées sous leur surveillance, et la manière dont leur temps est employé pendant l'année.

* Les inspecteurs croient devoir exprimer le regret sincère qu'ils éprouvent de ce que la législation a jugé à propos d'interrompre, ces dernières années, la publication des rapports des aumôniers et des officiers médicaux et autres de ces institutions, à l'exception seulement des rapports du surintendant et du préfet. On trouverait pourtant des choses qui intéresseraient le public dans les rapports des officiers subalternes, mais, surtout dans ceux des aumôniers et des officiers médicaux. Les inspecteurs désirent que l'on sache bien qu'ils ne sont nullement responsables de l'omission de ces rapports, et qu'ils seraient heureux de les voir imprimer avec leur propre rapport.

Voici quelles sont les institutions soumises à leur inspection :—

Le pénitencier ;

Deux prisons de réforme,—une pour le Bas-Canada et l'autre pour le Haut-Canada ;

Sept asiles d'aliénés,—cinq pour le Haut-Canada et deux pour le Bas-Canada ;

Cinquante-quatre prisons communes.—trente-quatre pour le Haut-Canada, et vingt pour le Bas-Canada ;

L'établissement de la quarantaine à la Grosse-Ile ;

L'hôpital de marine à Québec.

Il faut aussi remarquer que l'acte établissant le bureau des inspecteurs les oblige à visiter le pénitencier quatre fois l'an, comme bureau ; il déclare aussi que ce sera le devoir d'un ou de plusieurs inspecteurs de le visiter une fois par mois, et de visiter les prisons communes deux fois par année.

La loi, en ordonnant de faire aux prisons de réforme et aux asiles d'aliénés les visites nécessaires, ne spécifie point le nombre de ces visites durant l'année. A défaut d'instructions de la part du gouvernement, les inspecteurs s'efforçant de rencontrer l'esprit de la loi et de servir l'intérêt public, ont jusqu'à présent visité par trimestre l'asile de Toronto, et les autres asiles, de même qu'ils ont visité deux fois l'année les prisons de réforme, et même ils en ont visité quelques unes plus souvent.

On se formera une idée des trajets que les inspecteurs ont à faire quand on songera que les prisons sont nécessairement disséminées sur un vaste territoire qui s'étend de Gaspé à l'est jusqu'à Sandwich à l'ouest, et au Sault Ste-Marie, au nord, et qui comprend environ dix degrés de longitude et cinq de latitude, ou 1200 milles (par la seule ligne accessible) d'un côté, et 600 de l'autre.

Il est évident d'après ce que l'on vient de voir que le temps consacré à ce qu'on peut appeler les inspections exigées par la loi est très considérable, et si à ceci l'on ajoute le temps nécessairement employé dans les assemblées ordinaires du bureau au siège du gouvernement, l'on comprendra facilement que les inspecteurs n'ont que bien peu de loisir pour étudier les nombreuses, importantes et difficiles questions relatives à leurs fonctions comme bureau, et pour faire rapport sur les divers détails que le gouvernement ou les officiers des institutions placées sous leur surveillance, leur demandent de temps à autre.

Les tableaux statistiques ordinaires sont ci-annexés. On trouvera dans ces tableaux non seulement un état des opérations des institutions placées sous la surveillance du bureau, mais aussi un sommaire des renseignements principaux (y compris le revenu et la dépense) tiré des archives et rapports de ces diverses institutions pour l'année 1864.

STATISTIQUES RELATIVES AUX INSTITUTIONS SOUTENUES EXCLUSIVEMENT PAR LA PROVINCE.

INSTITUTIONS DE BIENFAISANCE.

NOM DE L'INSTITUTION.	Restant au 31 Dec., 1863.	Admis en 1864.	Nombre total en 1864.	Ren-voyés en 1864.	Décédés.	Nombre moyen en 1864.	Restant au 31 Dec., 1864.	Dépense totale (\$.)	Payé par la Province.	Coût de chaque patient.	Coût de chaque patient à la Province.
								\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Asile provincial des aliénés, Toronto.....	380	136	594	(a) 87	35	465	396	76,211 00	70,083 00	163 89	152 88
do do	78	16	148	9	10	130	129	16,717 00	16,637 00	128 39	128 04
Succursale de l'université, Orillia.....	132	31	258	7	16	231	235	25,962 00	27,978 00	125 37	121 10
Asiles de Malden.....	227	24	122	16	11	97	95	compris dans le pénitencier provincial.			
Do Rockwood.....	98	155	637	52	49	529	556	76,149 00		143 69	
Do Beasport.....	502	61	76	8	4	62	64	13,400 00	13,194 00	216 12	212 80
Do St. Jean.....	61	1,367	1,435	1,347	33	4	55	20,261 00	19,646 00	14 81	14 39
Hôpital de Marine, Québec.....	68		60	51	9			compris dans les frais d'émigration.			
Hôpital de la Grosse Ile.....											

INSTITUTIONS PENALES.

Penitencier provincial.....	823	170	993	(e) 222	42	776	729	(b) 115,765 00	81,867 00	146 60	105 40
Réforme du Haut-Canada.....	97	58	155	21		115	134	(c) 29,265 00		254 30	
Réforme du Bas-Canada.....	63							(d) 25,614 00			

(a) Ce nombre renferme une évation et 10 transportés à Orillia.
 (b) Ce chiffre comprend le total des dépenses (la *bâtisse y compris*) de l'asile de Rockwood.
 (c) De ce montant \$1300 ont été dépensés pour la nouvelle bâtisse.
 (d) Une grande partie de cette somme a été dépensée pour la bâtisse nouvelle et pour remplacer les effets détruits par le feu.
 (e) Ce nombre renferme 30 graciés et une évation.
 (f) Les archives de la prison de réforme ayant été détruites par le feu, le préfet n'a pu compléter ce tableau.
 (g) Cet item renferme les dépenses de toutes sortes, tant pour *batisse* que pour autres fins extraordinaires.

TABLEAU des principaux renseignements statistiques compilés d'après les rapports annuels des shérifs.

HAUT - CANADA.

Noms des comtés.	PRISONNIERS, 1864.				Noms des prisonniers- niers	Nom. des prisonniers- premier emprison- nement	Nom. des prisonniers pour offenses autres que la première	Plus grand nom. à la fois dans la prison.	Nombres d'évasions.	Nom. d'aliénés admis.	Nombre de prisonniers devenus fous.	Nombre de suicides dans la prison.	Nombre de décès.	Produit du travail des prisonniers.	Cotés des rations quoti- diennes de chaque prisonnier pour 1864.	Dépenses de la prison pour l'année 1864.
	Au-dessus de 16 ans.		Au-dessous de 16 ans.													
	Hom- mes.	Fem- mes.	Gar- çons.	Filles.												
Brent	216	60	8	8	292	185	107	35	7	7	1	1	90 00	9 ms. 20a	3454	
Carleton	199	123	15	1	338	223	115	27	3	3	1	1	18 00	3 ms. 13	3055	
Elgin	26	2	1	1	31	29	2	8	2	2	1	1	18 00	10	1755	
Essex	193	66	9	8	276	98	178	33	8	8	1	1	229 00	12	2265	
Frontenac, Len. et Addington.	221	106	10	4	341	142	199	78	5	4	1	1	114 00	22	3714	
Halimand	67	11	2	1	81	52	29	12	3	2	1	1	114 00	22	1936	
Haldimand	76	10	1	1	87	67	20	17	7	7	1	1	114 00	25	2473	
Huron	42	4	3	1	50	36	14	7	5	5	1	1	35 00	8	1071	
Hastings	55	41	6	9	111	57	54	19	9	4	4	4	35 00	8	1151	
Huron et Bruce	142	8	1	1	151	126	25	21	7	7	1	1	35 00	9	1583	
Kent	133	18	8	4	163	129	34	28	6	6	1	1	35 00	9	1489	
Lambton	75	9	5	5	89	76	13	13	4	4	1	1	35 00	20	1492	
Lanark et Renfrew	62	6	3	3	71	42	29	17	13	13	3	3	87 00	6 ms. 20a	2094	
Leeds et Grenville	86	32	6	3	127	64	63	31	1	1	5	5	87 00	6 ms. 15	1947	
Lincoln	90	26	9	9	125	108	17	21	21	21	1	1	87 00	8	1875	
London	229	140	29	6	404	109	295	79	12	12	1	1	87 00	10	6242	
Midsex	82	8	1	1	92	64	88	9	2	2	1	1	87 00	15	2205	
Norfolk	124	61	11	5	201	116	85	30	2	2	6	6	87 00	12	2898	
Northumberland et Durham	54	7	11	1	73	53	31	17	2	2	1	1	87 00	9	1413	
Ontario	70	21	11	1	103	72	31	31	3	3	1	1	87 00	10	2100	
Oxford	50	11	7	4	68	60	8	15	3	3	1	1	87 00	15	1506	
Peterborough	56	6	4	4	66	51	15	10	4	4	1	1	87 00	10	1229	
Prescott et Russell	10	10	1	1	10	9	1	3	1	1	1	1	87 00	25	1966	
Prince Edouard	45	20	4	2	66	30	26	8	2	2	1	1	87 00	13	1104	
Simcoe	32	2	1	1	35	28	37	10	2	2	1	1	87 00	11	100	
Stormont, Dundas, et Glengarry	38	3	3	3	44	36	8	12	2	2	1	1	87 00	14	81	
Victoria	40	6	3	3	49	43	6	12	2	2	1	1	87 00	8	20	
Waterloo	73	15	4	2	94	63	14	23	1	1	3	3	87 00	19	571	
Welland	147	31	1	1	181	10	10	17	2	2	6	6	87 00	10	2075	
Wellington	420	387	41	4	852	313	539	95	6	6	11	11	87 00	11	6699	
York et Peel	665	729	90	40	1595	1290	235	217	2	2	8	8	87 00	5	14755	
District d'Algoma	15	3	1	1	15	15	1	1	1	1	1	1	87 00	1	974	
	3962	1985	311	103	6361	4093	2268	763	37	118	22	22	\$693 00	.....	\$61134

BAS - CANADA.

Gaspé, Bonaventure	14	2	.....	.....	16	13	3	8	.....	1	.....	.....	.....	.....	759
Do Comté de Gaspé	9	1	.....	.....	9	9	.....	6	.....	1	.....	.....	.....	.....	575
Kamouraska	19	1	1	1	22	18	4	7	.....	1	.....	.....	.....	.....	743
Montréal	1938	1891	156	51	4036	1805	2331	394	.....	34	.....	17	1198 90	.....	26172
Montagny	22	6	1	1	29	29	.....	8	1	5	.....	.....	.....	.....	1514
Ottawa	24	3	.....	.....	27	27	.....	5	.....	2	.....	.....	.....	.....	1066
Québec	909	751	46	22	1728	646	1082	220	.....	14	.....	4	2005 59	.....	7792
St. François	111	5	1	1	118	93	25	31	.....	1	.....	.....	75 00	.....	3543
Trois-Rivières	169	43	4	4	220	146	74	36	.....	5	.....	3	.....	.....	1873
Arthabaska	32	4	1	1	37	.....	37	14	.....	2	.....	.....	.....	.....	625
Beauce	1	.....	14	1	16	16	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	461
St. Joseph	.....	1	1	1	3	3	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	577
Beauharnois	30	1	2	2	33	31	.....	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2371
Bedford	39	8	2	2	49	48	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	346
Chicoutimi	5	1	1	1	7	7	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1083
Chicoutimi	91	5	8	.....	104	96	8	27	.....	2	.....	.....	.....	.....	982
Joliette	24	4	4	1	33	30	3	14	.....	2	.....	.....	.....	.....	791
Richelieu	40	1	3	.....	44	42	2	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	299
Rimouski	10	1	3	.....	14	14	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	369
Saguenay	6	1	1	.....	8	7	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1199
St. Malbaie	48	7	5	1	61	41	20	20	.....	2	.....	.....	.....	.....	720
St. Hyacinthe	30	9	4	1	44	44	.....	18	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
St. Scholastique	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	3571	2744	257	83	6655	3162	3493	875	5	78	1	28	\$3279 40	.....	\$53820
Total pour le Haut-Canada	3962	1985	311	103	6361	4093	2268	763	37	118	22	22	\$693 00	.....	\$1134
Do pour le Bas-Canada	3571	2744	257	83	6655	3162	3493	875	5	78	1	28	\$3279 40	.....	\$53820
TOTAUX POUR LE CANADA	7533	4729	568	186	13016	7255	5761	1638	42	196	1	50	\$3902 40	.....	\$134954

a Le chiffre le plus bas a été pour les trois mois derniers.
 b do do six
 c Il y a évidemment une erreur ici. Peut-être qu'on a omis les salaires des officiers.

AUDITION DES COMPTES.

Avant la nomination du bureau, l'audition des comptes de ces institutions qui doivent rendre compte était fort négligée et imparfaite, et, sitôt qu'il le put après sa nomination, le comité d'audition s'occupa du sujet, et informa l'auditeur des comptes publics que les livres avaient été mal tenus. Peu de temps après l'auditeur chargea M. Tims, officier de son département, et homme éminemment propre à cette charge, d'accompagner le comité d'audition dans une visite faite au pénitencier, aux prisons de réforme et aux asiles, afin d'examiner de quelle manière les comptes de ces institutions étaient tenus. Ce monsieur confirma les recommandations des inspecteurs, et il s'en suivit l'établissement d'un système uniforme de comptabilité dans ces institutions. Ce nouveau système tout en simplifiant la tenue des livres la rendra certainement exacte et régulière. Le bureau reconnaît avec plaisir l'habileté remarquable de M. Tims dans l'exécution de ses importantes fonctions.

Dans le cours de l'année les inspecteurs ont aussi adopté un système de contrôle plus efficace relativement aux approvisionnements nécessaires à ces institutions, contrôle qui ne manquera pas, espèrent-ils, de produire une grande économie dans la consommation.

INSTITUTIONS DE BIENFAISANCE.

HÔPITAL DE LA QUARANTAINE, GROSSE ISLE.

On a continué d'entretenir l'année dernière l'établissement de la quarantaine d'après le même système économique qu'en 1863.

Après avoir suspendu cette institution, contre l'assentiment du bureau en 1861, on l'a rétablie en 1862 à la recommandation du même bureau mais sur un pied moins dispendieux qu'auparavant.

Le coût total l'année dernière, a été de \$4,673, ce qui est depuis plusieurs années le chiffre le plus bas auquel les dépenses soient descendues.

L'émigration de l'année dernière, comme celle de 1863, comparée à celle des années précédentes, fut remarquable au point de vue sanitaire.

Sur le nombre total des immigrants (plus de 19,000) qui sont arrivés à Québec par les navires, durant l'année, il n'y a eu que 60 malades qui ont dû entrer à l'hôpital de la Grosse-Île; tandis qu'en 1861 et 1862, bien que le nombre d'immigrants ne fut qu'un peu plus considérable que l'année dernière, il y en a eu 341 la première année et 367, la seconde.

L'année dernière presque tous les malades se sont trouvés des passagers sur les navires étrangers. En effet les trois-quarts étaient des norvégiens, et un cinquième des allemands; tandis que quatre navires anglais seulement sont arrêtés à la station et encore n'ont ils laissé que huit malades en tout.

Le médecin de la quarantaine attribue l'état sanitaire des immigrants de l'année dernière, aux précautions que prennent généralement les patrons des navires qui viennent des ports étrangers, depuis les remontrances faites par M. Buchanan l'agent en chef de l'émigration ici.

Il faut bien se convaincre que l'on ne doit pas juger de l'utilité de l'établissement de la quarantaine exclusivement d'après le nombre des malades qui sont traités à l'hôpital de la Grosse-Île.

A part des malades admis à l'hôpital, il est débarqué durant la saison, dans la partie de l'île consacrée aux immigrants en santé, 8,298 personnes, passagers et marins. Toutes ces personnes et leurs effets, leurs lits, habits et bagages ont dû être purifiés complètement avant de sortir de l'île. Les vaisseaux eux-mêmes qui avaient amené ces personnes furent aérés, nettoyés et purifiés à la satisfaction du surintendant médical avant d'avoir un certificat de salubrité.

Sacrifier pour la futile somme que coûte l'établissement de la quarantaine, la protection que cet établissement apporte au pays contre l'introduction des maladies contagieuses, même dans les années les plus salubres, serait dans l'opinion du bureau, une économie aussi aveugle qu'insensée.

HÔPITAL DE LA MARINE ET DES IMMIGRANTS.

Depuis quelques années le nom qui désigne cet hôpital a cessé d'être strictement applicable; car cette institution n'est plus uniquement pour les marins et les immigrants récemment débarqués, mais elle est ouverte aussi comme hôpital général, aux pauvres de la localité, résidents ou étrangers.

Le tableau suivant indique le nombre de malades de chaque catégorie admis à l'hôpital durant chacune des cinq dernières années.

ANNÉES.	MARINS.	IMMIGRANTS.	RÉSIDENTS.	TOTAL.
1860	611	28	189	828
1861	749	94	325	1168
1862	632	111	410	1153
1863	931	153	549	1633
1864	722	106	607	1435

Tous les malades dont il est question dans ce tableau sont comme de raison internes. A part ces malades il y en a un très grand nombre qui reçoivent des remèdes et des traitements comme malades externes. Cette dernière catégorie ne comptait pas moins de 1320 malades l'année dernière, dont 185 étaient marins, et 1138 résidents de la cité.

Il appert en conséquence que le nombre total de personnes traitées à l'hôpital, l'année dernière, a été de 2755, dont 1742, ou les deux-tiers environ, appartiennent à la catégorie des résidents, ainsi nommés pour les distinguer des marins et des immigrants.

Parmi les malades résidents, 90 ont payé \$500 ce qui est une jolie augmentation sur le montant perçu les années précédentes.

Bien qu'il est fallu faire des dépenses considérables durant l'année pour literie et ameublement, le coût moyen du traitement de chaque malade est à peine plus élevé qu'en 1863, et bien plus bas que le coût moyen des années précédentes.

Les chiffres ci-dessus montrent jusqu'à quel point l'hôpital rend service aux classes pauvres de la ville et du district de Québec, et il est fort satisfaisant de savoir que cela se fait tout en ne coûtant qu'un peu plus à l'institution.

L'hôpital a été visité et inspecté dans toutes ses parties par trois membres du bureau au mois de février. En plusieurs autres occasions il a été visité par un ou deux inspecteurs.

ASILE DES ALIÉNÉS, BAS-CANADA.

ASILES DES ALIÉNÉS DE BEAUPORT.

On doit se souvenir que ce vaste asile est strictement une institution appartenant à des particuliers, et sous ce rapport il diffère des asiles ou autres institutions soumises à la surveillance du Bureau.

On a vu par le rapport de 1863, que les entreprenants propriétaires de l'asile, afin de répondre aux demandes toujours croissantes qu'on leur faisait de recevoir des malades, devait commencer de bonne heure cette année-là l'agrandissement de leur bâtisse. Cette addition consistant en la construction d'une bâtisse centrale et de deux ailes, le tout rattaché à la vieille bâtisse, était terminée et occupée par les malades dès le commencement de l'année dernière.

Cet agrandissement de l'asile était calculé de manière à donner un quart de logement de plus qu'il n'y en avait, en d'autres termes, à recevoir entre 80 et 90 malades de plus.

Cependant les propriétaires voyant que cette amélioration ne suffirait pas encore tant les demandes d'admission étaient nombreuses, commencèrent l'automne dernier la construction d'une vaste bâtisse détachée des autres, capable de contenir environ 300 malades.

L'endroit choisi pour bâtir cet asile renfermait le terrain où s'élevait la bâtisse connue sous le nom de "maison blanche" ou Richardson dans laquelle on logeait 90 malades.

Ainsi avant de commencer l'érection de la nouvelle bâtisse, il a fallu de toute nécessité démolir la maison Richardson, une vieille maison nullement propre à servir d'asile, et il a fallu aussi chercher un refuge temporaire pour les 90 malades qui l'habitaient, ou dans la bâtisse principale déjà encombrée, ou ailleurs.

Une partie des habitants de la maison Richardson (47 femmes) furent reçus dans un petit cottage situé sur le coteau derrière l'asile, et destiné d'abord à servir de demeure à la famille d'un des officiers ; les autres 45 malades vinrent augmenter le nombre déjà trop grand de malades de la bâtisse principale.

Quand les inspecteurs (au nombre de deux) vinrent visiter l'asile, au mois de septembre, (après que la maison Richardson eût été démolie) ils ont trouvé que le nombre total des malades s'était élevé de 512, nombre existant le 1er janvier 1864, à 545. Sur ce nombre il n'y en avait pas moins de 498 logés dans la bâtisse principale, ce qui est beaucoup plus que cette bâtisse ne peut commodément en recevoir.

Comme la nouvelle bâtisse était alors commencée et que les murs étaient bien au-dessus du sol, et que l'ouvrage était conduit avec beaucoup d'activité, les inspecteurs ont eu la consolation de croire que ce terrible encombrement dont ils avaient été témoins lors de leur visite, ne serait que temporaire. Ils ont cru toutefois qu'il était de leur devoir de soumettre au gouvernement un rapport complet de l'état dans lequel ils ont trouvé l'asile lors de leur visite. Ils disaient dans ce rapport, qu'un bien petit nombre des dortoirs pris ensemble ou séparément offraient l'espace cube que les autorités considèrent maintenant comme absolument essentiel, même quand la ventilation se fait parfaitement, et que malheureusement dans plusieurs de ces dortoirs, surtout dans ceux qui se trouvent dans les mansardes, la ventilation était loin d'être satisfaisante au temps de leur visite.

En faisant ce rapport au gouvernement le bureau osa dire que l'on devrait soumettre les plans de la nouvelle bâtisse au gouvernement, afin de les faire approuver avant d'aller plus loin. Le bureau voit par le rapport des propriétaires qu'ils sont tout à fait d'avis de soumettre leurs plans au gouvernement, et que de fait ils ont offert souvent de les présenter. Le bureau croit que cela serait d'autant plus nécessaire que dans la partie de l'édifice qu'on vient de terminer, l'architecte n'a donné à aucune chambre la ventilation indispensable, omission qui n'aurait probablement pas eu lieu si les plans avaient été soumis à l'examen de quelque autorité compétente et désintéressée.*

Il est juste aussi de dire que lorsque les propriétaires furent avisés du défaut de ventilation dans leur bâtisse nouvelle, ils s'empressèrent de remédier au mal autant que les circonstances le pouvaient permettre, et (les inspecteurs sont heureux de le voir par le rapport des propriétaires) leur démarche a été suivie de succès.

En parlant de l'encombrement de l'asile de Beauport le bureau n'entend pas jeter le blâme sur les propriétaires de cette institution. Ils ont ainsi que les commissaires de l'asile représenté plus d'une fois au gouvernement l'impossibilité où ils se trouvaient de recevoir un plus grand nombre de malades ; et nonobstant ces déclarations (et de la part des commissaires du moins elles ont été péremptoires et répétées) le gouvernement a continué d'y envoyer des malades et les propriétaires se sont vus forcés de les recevoir.

Le bureau a tout droit de penser que le chirurgien interne mérite bien les louanges que les propriétaires ont décerné à son zèle et à sa diligence ; et il s'unit sincèrement à ces derniers pour regretter la perte que l'institution a soufferte cette année par le départ de son intendant et de sa matrone si habiles tous deux et si expérimentés, M. et Mme. Wakeham.

Les inspecteurs félicitent les propriétaires de l'acquisition nouvelle qu'ils ont faite de cinquante acres de terrain pour l'usage de l'institution. Les 220 acres de terre attachés à l'asile ne sont certainement pas de trop pour une institution qui pourra probablement recevoir 600 malades, quand la nouvelle bâtisse sera terminée. Sous le rapport du terrain, ce qui n'est pas une chose peu importante, l'asile de Beauport est certainement de tous les asiles de la province de beaucoup le mieux partagé.

* Il n'est que juste de dire que M. Wakeham l'intendant de l'asile, a invité les deux inspecteurs lors de leur visite dont il est fait mention plus haut, à inspecter la nouvelle bâtisse, et qu'il leur a demandé s'ils désiraient voir les plans. Mais les inspecteurs ne se trouvant revêtus ni par l'acte qui régit leur nomination, ni par des instructions spéciales du gouvernement, de l'autorité nécessaire pour faire un rapport sur ces plans, préférèrent ne point intervenir, et ne se rendirent point à l'invitation de l'intendant.

ASILE DE ST. JEAN.

Le bureau n'a pas manqué de dénoncer ce misérable asile dans tous les rapports qu'il a eu à faire à son sujet. Il est suffisant de répéter que le bureau considère la bâtisse comme impropre sous tous les rapports à servir d'hôpital pour y recevoir et traiter les aliénés, et qu'il est d'avis qu'on ne doit pas continuer à se servir de cette bâtisse au-delà du temps absolument nécessaire.

La santé des hôtes de cet établissement a été assez bonne l'année dernière si l'on songe aux défauts de toutes espèces et à l'encombrement extraordinaire de la bâtisse.

Grâce à un expédient bien simple du surintendant médical, la ventilation a été bien améliorée l'été dernier. On doit de grandes louanges à cet officier pour la peine qu'il s'est donnée et l'ingénuité qu'il a montrée dans l'emploi des faibles moyens qui étaient à sa disposition, et pour la propreté et le bon ordre qu'il a su faire régner dans l'établissement.

Bien que le surintendant fut obligé de dépenser au-delà de \$100.00 en réparations indispensables et en améliorations, les dépenses totales de l'année, malgré une petite augmentation dans le nombre des malades, sont d'environ \$1000 moins considérables que celles de 1863.

A la fin de l'année 1864 il y avait 64 aliénés dans l'asile, 32 hommes et 32 femmes à la fin de 1863 le nombre des malades était de 62.

ASILES DES ALIÉNÉS DU HAUT-CANADA.

ASILE PROVINCIAL DE TORONTO.

Cette importante institution, le principal asile d'aliénés du Haut-Canada, a continué d'être administré à l'entière satisfaction des inspecteurs par le même officier habile et expérimenté.

Le docteur Workman, surintendant médical, est tout entier dévoué aux intérêts des infortunées créatures qui sont confiées à ses soins, et en général, il est bien secondé par les autres officiers et les serviteurs de l'institution.

Une fois seulement pendant l'année les inspecteurs ont eu à faire des reproches à l'un des officiers de l'institution, et voici pourquoi : l'économe avait accepté du fournisseur un lot de mauvaise fleur, et lorsqu'on lui intima que cette fleur était nuisible à la santé des patients, il la fit mêler avec de la bonne au lieu de la renvoyer immédiatement comme c'eût été son devoir.

Les inspecteurs désirent attirer l'attention sur le rapport complet et remarquable du surintendant médical de l'institution contenu dans l'appendice. Ce document est un de ceux qui dénotent une étude soignée, et les inspecteurs seraient heureux que les législateurs et les hommes d'état voulussent bien peser ses enseignements et ses avertissements.

Le nombre de malades dans l'asile principal, le 1er janvier 1864, était de 380, et à la fin de l'année de 396. Le nombre dans la succursale de l'université le 1er janvier 1864 était de 78 et, à la fin de l'année, de 76.

Le surintendant fait remarquer dans son rapport, que l'asile principal et la succursale de l'université sont tous deux dangereusement encombrés.

Le nombre moyen de malades dans l'asile, cette année, est bien plus élevé que celui de 1863.

Il s'en fallait de beaucoup que les malades eussent pour dormir, même en 1863, l'espace cube que les autorités considèrent comme la moyenne nécessaire; cependant ils en ont toujours de moins en moins, car le nombre des malades a encore augmenté pendant l'année dernière.

L'on peut constater, comme le remarque le surintendant, les effets de cet encombrement progressif de l'institution durant l'année dernière: premièrement par la liste des décès de l'institution qui s'est étonnément allongée; deuxièmement par le fait que la santé des habitants de l'institution, aliénés ou non, n'a pas été aussi bonne en général.

Le nombre total des décès dans l'asile principal et la succursale de l'université en 1863, a été de 25—l'année dernière il a monté à 35, ce qui fait une augmentation de décès d'environ 40 par cent, sur un nombre à peu près égal de malades, savoir : 582 en 1863 et 594 en 1864.

Le second fait qui démontre les suites funestes de l'encombrement est un de ceux qui ne peuvent pas absolument se prouver par des chiffres, mais le surintendant médical qui certes est bien celui qui peut en venir le plus sûrement à une conclusion exacte dit que c'est sa ferme conviction qu'en général la santé des habitants de l'institution, tant des aliénés que des autres, a été sérieusement affectée par l'encombrement pendant l'année.

Cette année le surintendant calcule qu'il y a eu environ 150 demandes d'admission pour de nouveaux malades. Mais où pourrait-on les loger? c'est tout au plus s'il y a place pour la moitié des lits qu'il faut à ce nombre, même en continuant l'encombrement dangereux qui a produit de si mauvais effets durant les douze derniers mois.

Il n'est pas surprenant qu'à la vue de ce déplorable état de choses le docteur Workman, qui voit et pressent le danger plus sûrement que tout autre, écrive ces paroles remarquables : " Je ne vois plus maintenant quel moyen prendre pour répondre, dans la position où nous sommes relativement au logement, aux nombreuses demandes qui nous arrivent de toutes parts. J'ai si souvent, si longuement et si vainement sollicité l'achèvement de l'asile de Toronto, tant pour avoir un surcroît de logement que pour l'objet non moins important d'améliorer la classification, que je crains qu'en renouvelant ma demande à ce sujet, ma tenacité ne soit regardée comme un indice d'infirmité mentale."

Le docteur Workman prétend, comme le bureau l'a fait dans ses premiers rapports, que la création d'un asile succursal n'est pas le meilleur moyen de répondre aux besoins qui se font sentir actuellement. Nous pourrions bien en créant de nouveaux établissements pourvoir au bien être des malades qui devront y entrer, et cela à des frais bien élevés ; mais nous laisserions subsister dans l'asile principal le mal qui provient du manque de classification, et il n'y a aucun moyen de faire ces classifications qui deviennent cependant chaque année de plus en plus indispensables.

L'on a envoyé dans les succursales, ces quatre dernières années, les incurables paisibles et faciles à traiter, tandis que les plus violents sont restés dans l'asile principal. A ce propos voici ce qui dit le surintendant : " on a laissé dans l'asile principal, les malades les plus désespérés, et cet asile en est tellement encombré, que sa condition est pire que s'il n'y avait pas eu de succursales. Dans ce dernier cas il n'aurait pu être rempli que jusqu'à un certain degré et encore ce n'aurait pas été au-delà de ce qu'il l'est aujourd'hui."

Les malades qui sont confiés au Dr. Workman sont de fait, les plus bruyants, les plus insoumis et les plus violents, et ceux qu'il faudrait surtout de toute nécessité séparer et classer.

Les inspecteurs ont entendu avec douleur depuis longtemps les demandes de plus en plus pressantes de fournir des logements plus considérables pour les aliénés, dans les deux parties de la province.

Ils ont eu occasion de voir aussi l'absence totale de classification dans l'asile de Toronto. Ils ont, en conséquence, tant dans leurs rapports annuels que dans leurs rapports spéciaux, fait sentir maintes et maintes fois, dans le langage le plus fort possible au gouvernement la nécessité d'achever sans délai les ailes de cet asile, comme un premier pas vers le remède à ce mal sérieux.

En 1864, le bureau adressa au gouvernement à ce sujet un mémoire spécial dont la substance se trouve dans une autre partie de ce rapport. *

Dans ce mémoire les inspecteurs s'attachaient à montrer comme il était important de traiter l'aliéné dès les premières phases de la maladie, objet qu'il est impossible d'atteindre sans le logement nécessaire. C'est " ce manque de logement pour les aliénés qui multiplie le nombre des incurables," et qui augmente conséquemment le fardeau des dépenses que l'état est obligé de faire pour leur soutien ; le fait est universellement admis. Les remarques du Dr. Workman à ce sujet sont bien dignes d'être rapportées :—" De 191 malades renvoyés dans les trois dernières années, dit-il,—il y en avait 136 chez lesquels l'aliénation ne datait que de trois mois au plus lors de leur entrée, soit 71 par cent sur le total des renvoyés—chez 28 autres, elle datait de trois à six mois, ces deux classes

* Voir l'appendice.

formant ainsi 86 par cent sur le nombre total des malades renvoyés dans les trois années susdites. Vingt-sept malades seulement chez lesquels l'aliénation durait depuis plus de 6 mois à leur entrée, ont été renvoyés. Deux faits deviennent d'après ces chiffres extrêmement évidents. Le premier, l'admission des sujets atteints de maladies chroniques équivaut pour ceux qui en sont l'objet aux frais d'une vie très-coûteuse; le second, l'exclusion des sujets atteints de maladies aiguës, en conséquence de l'occupation continuelle des lits par les sujets atteints de maladies chroniques, équivaut à changer ces maladies aiguës en maladies incurables dans au moins 86 pour 100 cas." Le Dr. Workman ajoute: "On trouvera ailleurs qu'il est démontré que 75 par 100 de tous les malades renvoyés de cet asile, depuis le 1er juillet 1853, époque à laquelle je suis entré dans mes fonctions, n'ont pas été un an sous traitement, savoir: environ 26½ moins de trois mois; 23½ moins de six mois; 16½ moins de neuf mois et 8½ moins de 12 mois. Ces malades ainsi renvoyés ont laissé à ma disposition 644 lits, et par conséquent m'ont mis en état de recevoir 644 nouveaux malades. Un égal nombre de sujets atteints de maladies à l'état chronique ne laissent leurs lits que pour entrer dans le tombeau; et avec un système qui devra faute de pouvoir procurer l'admission des malades qui ne font que de tomber, rendre la plupart des maladies incurables, la mort seule pourra créer des vacances."

Les inspecteurs ne peuvent que référer brièvement aux renseignements statistiques contenus dans le rapport du Dr. Workman. On trouvera que ces statistiques jettent une grande lumière sur plusieurs questions d'un haut intérêt public, concernant la nationalité, l'état civil et la religion des aliénés dans le Canada. Les conclusions auxquelles arrive le Dr. Workman ne s'accorderont pas en quelques cas, avec les opinions que l'on a généralement sur les questions discutées, mais quand il s'agit de questions scientifiques de cette espèce, l'opinion commune, ou plutôt le préjugé populaire, n'est jamais un guide sûr; et l'on doit se rappeler que les déductions du Dr. Workman sont basées sur des statistiques qui remontent à plus d'un quart de siècle, et embrassent au-dessus de 1300 cas dont l'histoire est soigneusement consignée dans les livres de l'asile; et de plus il faut se rappeler que l'homme qui nous parle de ces chiffres n'est pas seulement l'un des plus habiles aliénistes de ce continent, mais aussi l'un de ceux qui comprennent le mieux l'usage propre et la valeur des statistiques.

Pendant qu'il est question des statistiques de l'asile provincial des aliénés, les inspecteurs désirent faire connaître que le surintendant médical a attiré leur attention sur les tableaux contenus dans leur rapport pour 1863, tableaux indiquant les décès et les renvois entre les années 1857 et 1863 inclusivement, comparés au nombre total de malades qui ont séjourné dans cette institution durant chacune de ces années. Le bureau trouve, après une analyse soignée des chiffres, qu'il s'est malheureusement glissé plusieurs erreurs et omissions dans ce tableau, probablement parce que durant quelques-unes des années dont il est mention dans ce tableau, un grand nombre de malades ont été de temps à autre, transférés de l'asile principal aux succursales d'Orillia et de Malden, et que l'asile principal n'a pas été censé avoir été (comme il l'aurait dû) l'asile de ces malades pendant une partie de l'année.

Les inspecteurs regrettent beaucoup ces erreurs et ces omissions involontaires, mais ils pensent qu'il serait tout à fait inutile d'essayer de rectifier ces tableaux, d'autant plus qu'ils sont prêts à soutenir l'assertion du Dr. Workman—assertion qui ne souffre pas de démenti,—celle-ci: que l'encombrement de ces institutions exerce nécessairement une influence pernicieuse sur les malades, non seulement en retardant ou en diminuant le nombre des guérisons, mais aussi en augmentant le nombre des décès.

Le surintendant consacre une large partie de son rapport à discuter deux espèces de maladies connues sous les noms de "paralysie générale, et phthisie." Sur les 55 décès qu'il y a eu dans l'asile l'année dernière 18 sont dus à ces deux maladies, 9 à chacune d'elles. Sur les neuf cas de phthisie huit étaient ce que le surintendant appelle phthisie latente. Il signale ce fait singulier que des neuf sujets décédés de paralysie générale en 1864, huit étaient des hommes et l'autre une femme; et au contraire, des neuf décédés de la phthisie, huit étaient des femmes et l'autre un homme.

Les archives de l'asile de Toronto tendent à montrer que la paralysie générale qu'on définit, "affaiblissement progressif de la force musculaire" est certainement plus commune aujourd'hui qu'autrefois dans le Haut-Canada. Il est aussi intéressant qu'intéressant de lire telle que donnée dans le rapport du surintendant médical—la description de cette

forme obscure d'aliénation et l'histoire de sa marche mystérieuse et progressive vers sa fin inévitable, la mort—car cette maladie paraît incurable.

A part les matières dont nous venons de parler il y a une foule de sujets intéressants de discutés dans cet admirable rapport du surintendant, mais l'espace nous manque pour les signaler à l'attention. Nous ne pouvons qu'une fois de plus recommander à ceux qui s'occupent du bien être des aliénés en Canada, et surtout à nos hommes d'état, philanthropes et médecins, l'étude attentive de ce rapport tout entier.

ASILE SUCCURSALE DE L'UNIVERSITÉ.

Cet asile qui n'est éloigné que de deux milles de l'asile provincial des aliénés dont il est strictement une succursale, est sous la surveillance immédiate du surintendant médical de la dernière institution et de ses adjoints.

Le nombre des malades dans cet asile à la fin de 1864 était de 76, deux de moins qu'au commencement de l'année.

L'économe et la matrone qui y résident, M. et Mde. Blair, paraissent bien remplir leur devoir, et les inspecteurs ont toute raison d'être satisfaits de l'ordre et de la propreté qui règnent toujours dans la bâtisse lors de leurs fréquentes visites.

La bâtisse est la propriété de l'université ; elle se trouve au centre du parc magnifique dont elle a fait don il y a quelques années à la cité de Toronto. Le gouvernement en prit possession en 1856 pour servir de logement temporaire aux aliénés, et maintenant le conseil de ville et les autorités universitaires sollicitent ardemment le gouvernement d'en retirer les aliénés. On représente que tant que la bâtisse et le terrain qui y est attaché seront consacrés à cet objet, le parc de la cité restera comparativement inutile et que les lots de l'université ne se vendront point. Il est impossible de dire jusqu'à quand le gouvernement refusera d'écouter ces représentations. Ainsi, en cherchant à supputer le logement qu'il faudra affecter aux aliénés dans le Haut-Canada, nous ne devons pas oublier les aliénés de cette succursale.

ASILE DES ALIÉNÉS CRIMINELS DE ROCKWOOD.

L'on a conduit avec diligence, l'année dernière, les travaux de cette belle et nouvelle bâtisse. L'architecte a fait tous les efforts possibles à la demande du bureau et du surintendant médical pour mettre à la fin de l'année, la bâtisse en état de recevoir tous les aliénés jusqu'alors logés temporairement dans le soubassement de l'une des bâtisses du pénitencier ; cependant, les travaux n'étaient pas suffisamment avancés pour que l'on pût y transporter les malades, avant la fin de l'année 1864.

Cette bâtisse a été faite avec le plus grand soin et elle fait beaucoup d'honneur à son consciencieux et zélé architecte, M. Coverdale.

Ce sont les détenus qui ont fait tous les travaux et le bureau est persuadé que lorsque cette bâtisse sera terminée, elle sera, en rapport avec sa grandeur et son caractère, une des bâtisses les moins coûteuses de toutes celles du Canada.

Le bureau peut avec confiance citer cet exemple pour prouver qu'il avait raison de suggérer l'emploi—avec certaines restrictions et certaines conditions—des détenus dans les grands travaux publics. Le surintendant nous informe que la partie de la nouvelle bâtisse destinée aux hommes pourra en recevoir 125. Il ajoute que l'asile temporaire des femmes a 25 hôtes. A partir du mois de février 1865, nous aurons de la place pour 150 malades, et vers la fin de l'année, nous en aurons pour le double de ce nombre environ.

A la fin de 1864 le nombre total des malades dans l'asile était 95, dont 70 hommes—22 dans la nouvelle bâtisse et 48 dans le soubassement du pénitencier ; et 25 femmes toutes logées dans l'asile temporaire de Rockwood.

On a admis pendant l'année 24 aliénés, dont 11 étaient envoyés du pénitencier, et 13 en vertu d'un mandat de Votre Excellence, des prisons de comtés du Haut-Canada.

Le nombre des sujets renvoyés guéris ou soulagés a été de 16 et le nombre des décédés 11.

Les décès par suite de la phthisie ont été beaucoup plus nombreux dans cette institution que dans les autres. Sur 11 décès l'année dernière, neuf y ont été causés par la phthisie. Le surintendant ne distingue pas toutefois entre la phthisie latente et la phthisie manifeste. Des sujets décédés de phthisie, 7 étaient des hommes et 4 seulement des femmes. Il faut

observer cependant qu'il y a à peu près trois fois autant d'hommes dans l'asile que de femmes.

Le docteur Litchfield, cet intelligent surintendant, fait bien remarquer la frappante différence qu'il y a dans le nombre des décès parmi les femmes de l'asile de Rockwood et les hommes aliénés du pénitencier. Il appert que depuis la création de l'asile temporaire des femmes à Rockwood, il est mort deux hommes dans le pénitencier contre une femme à Rockwood; et que durant l'année dernière il est mort trois hommes au pénitencier contre une femme à Rockwood.

Nous pouvons augurer de là que le nouvel asile pour les hommes sera bien salubre alors qu'il sera terminé et que les malades pourront se récurer dans les cours de l'asile.

Le terrain attaché aujourd'hui à l'asile n'a environ que huit acres. Il est inutile de dire que c'est tout à fait insuffisant, même que c'est absurde. Un asile capable de recevoir 300 malades doit avoir au moins 100 acres. L'année dernière le gouvernement a consulté le Bureau au sujet de la grandeur du terrain qu'il fallait à cet asile, et le bureau a répondu qu'il serait très-désirable de donner 100 acres, si c'était possible. On verra par le mémoire général dans l'appendice cité plus haut, que les inspecteurs recommandent de nouveau que l'asile de Rockwood soit employé comme asile général pour la partie est du Haut-Canada, et le surintendant démontre que de fait cet asile est déjà considéré comme tel, puisque tous les aliénés des comtés adjacents, sont traités comme aliénés dont la mise en liberté est dangereuse, et sont en vertu de la loi en ce cas, envoyés dans les prisons d'où ils sont ensuite transportés par mandat dans l'asile des aliénés criminels. Ceci est vraiment un abus de la loi, et un abus auquel on devrait remédier. Si l'établissement de Rockwood était un asile général en même temps qu'un asile pour les aliénés criminels, on ne serait plus tenté d'é luder les dispositions de la loi en envoyant de pauvres aliénés en prison, souvent à leur grand détriment, avant de les envoyer à l'asile.

Le bureau a visité cette institution avec soin, à chacune des assemblées trimestrielles tenues au pénitencier, et chaque mois aussi lors de la visite mensuelle du pénitencier; elle a toujours été trouvée dans une propreté et un bon ordre parfait.

ASILE DE MALDEN.

Le nombre des habitants de cet asile a un peu augmenté en 1864. Il y en avait 227 au commencement de l'année, et 235 à la fin. Durant l'année on a construit un édifice sur un espace libre entre deux des batisses de brique, ce qui a donné logement pour 8 femmes de plus. Ainsi, l'asile n'était pas plus encombré à la fin de l'année qu'au commencement. On pourrait peut-être recevoir quelques femmes encore, mais "il n'y a pas un lit de vacant dans le département consacré aux hommes." Il y a eu 31 admissions pendant l'année, 7 renvois et 16 décès. Les décès et les renvois ont été par une étrange coïncidence comme le remarque le surintendant, du même nombre pour les hommes et pour les femmes qu'en 1863.

Sur les 16 décès, quatre ont été causés par la phthisie et un par la paralysie générale.

AMÉLIORATIONS ET FERME.

Les travaux de la jetée ont été poussés avec vigueur; on en a fait 450 verges durant l'été. Cette jetée qui a pour objet d'empêcher l'eau d'emporter le terrain le long de la rivière, s'étend maintenant à près de deux tiers de mille le long de la rivière Détroit. Ce sont les aliénés qui ont fait presque tous ces travaux. Le surintendant attire l'attention sur l'épargne considérable effectuée dans les dépenses annuelles de l'asile, grâce aux légumes et aux autres produits récoltés sur la ferme. Suivant la recommandation des inspecteurs on s'est procuré un petit engin l'année dernière, ce qui sera d'abord d'un grand avantage pour l'institution en lui épargnant le travail des chevaux pour pomper l'eau, et surtout une grande protection dans les cas d'incendie.

Le rapport du surintendant contient plusieurs tableaux statistiques intéressants.

ASILE D'ORILLIA.

La population de l'asile est à peu près la même que l'année précédente. Le nombre de malades à la fin de 1863, était de 132; à la fin de 1864, de 128. Il y a eu 16 admissions

durant l'année. On se souviendra que cet asile est une succursale de l'asile provincial de Toronto. Des 16 admissions de l'année, six seulement étaient de nouveaux malades, les autres étaient des malades venant de l'asile principal.

Il y a eu 10 décès et 9 renvois durant l'année. Ici comme dans l'asile provincial la phthisie semble être chargée de remplir la liste des morts. De 16 sujets décédés depuis l'ouverture de l'institution, huit sont morts de la phthisie. Ici au moins cette maladie s'est également partagée les hommes et les femmes, tandis qu'à Toronto elle n'a guère pris de victimes que chez les femmes.

On a fait plusieurs petites améliorations qui donnent beaucoup de commodités, et d'avantages à l'asile, entre autres on a fait une nouvelle glacière, ce qui n'est pas d'une mince importance.

Le surintendant s'efforce de trouver de l'emploi suivant les goûts de tous ses malades, hommes et femmes. Le surintendant nous dit que l'emploi des malades à des travaux qui leur plaisent ou qu'ils choisissent eux-mêmes, en a amené plusieurs à la raison, et n'a pas peu contribué à la tranquillité, à la santé et au bonheur des autres.

Le système du chauffage au moyen de la vapeur suggéré par le bureau, fonctionne à l'entière satisfaction du surintendant.

Le bureau a raison d'être content de la régie générale, du bon ordre et de la propreté de cet asile.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les inspecteurs ne peuvent terminer cette partie de leur rapport sans saisir l'occasion qu'il leur offre d'attirer l'attention publique sur un document de la plus haute importance communiqué par Votre Excellence au bureau l'année dernière.

Ce document est un digeste imprimé (inclus dans une dépêche du secrétaire d'état pour les colonies à Votre Excellence) qui renferme un coup d'œil général sur la condition des hôpitaux et des asiles d'aliénés des diverses colonies et dépendances de la Grande-Bretagne.

Les précieux renseignements qui se trouvent dans ce digeste, sont tirés des réponses faites à une série de questions soigneusement élaborées et envoyées par les autorités impériales, l'année précédente, aux gouverneurs des colonies.

Le bureau des inspecteurs a été choisi par Votre Excellence pour être l'agent intermédiaire et transmettre les questions des autorités impériales aux surintendants médicaux des asiles d'aliénés du Canada, et des autorités de l'hôpital de la Quarantaine à la Grosse-Île, et de l'hôpital de Marine et des immigrants de cette ville, comme étant les seuls établissements sous la direction immédiate du bureau. Alors furent transmises à Votre Excellence pour être ensuite envoyées en Angleterre, les réponses de ces officiers, avec un rapport complet embrassant le sujet tout entier, de la plume du regretté président du bureau alors, le docteur Taché.

Tous les colons loyaux de l'empire salueront avec bonheur l'apparition du digeste impérial en ce moment où nos affaires coloniales entrent dans une crise. Ils trouveront dans ce digeste la preuve de la sollicitude éclairée, désintéressée et sincère avec laquelle la mère-patrie veille sur ses possessions les plus éloignées. Ils y trouveront une réponse aux assertions de ceux qui voudraient nous faire croire que la Grande-Bretagne est fatiguée de ses colonies et cherche la première occasion pour les abandonner.

Ceux d'entre nous surtout qui portent intérêt à tout ce qui a rapport au soin et au traitement de nos pauvres frères aliénés, trouveront dans ce document des choses qui leur causeront une satisfaction toute particulière. Nous verrons avec plaisir la place honorable qu'occupent nos asiles du moins parmi nos institutions coloniales de la même espèce. Nous verrons avec plaisir la louange que l'on y fait du système d'inspection adopté dans ce pays. Nous verrons avec plaisir l'appréciation bienveillante des travaux du bureau canadien, et la mention honorable des rapports officiels des premiers officiers de nos asiles et de ceux des inspecteurs eux-mêmes. Ce ne serait pas ici le moment d'analyser tous les renseignements contenus dans ce précieux document, qui remplit au moins quarante pages d'imprimé. On nous permettra seulement de faire quelques courts extraits pour montrer que nous n'avons pas eu tort de signaler la manière bienveillante dont il est parlé dans ce document de nos asiles canadiens et de leur système d'inspection : " Toutes les institutions

canadiennes," y est-il dit, "sont sous le contrôle général d'un bureau central d'inspecteurs d'asiles, prisons, etc., auquel sont dues les grandes améliorations qui ont eu lieu dans ces établissements." Ailleurs il est dit : "On ne peut rien établir de mieux que le système de visites et de rapports maintenant en usage en Canada : " ailleurs. "Les institutions canadiennes sont les seules qui soient sous la surveillance d'un corps spécial d'inspecteurs généraux capables et dévoués à leur œuvre." En parlant des rapports des surintendants médicaux de nos asiles et des rapports annuels du bureau, il dit : "Ces rapports sont clairs, intelligibles et pratiques."

Le gouvernement qui a organisé le système d'inspection maintenant en usage en Canada, le bureau chargé de le faire fonctionner, et les officiers placés à la tête de nos asiles peuvent lire avec un sentiment d'orgueil bien permis ces extraits que l'on vient de voir ainsi que ce que l'on dit en bien d'autres parties du digeste, surtout quand ils penseront que ce sont là les appréciations impartiales et sages des hommes les plus compétents en ces matières. De telles louanges ne sont pas seulement une récompense des travaux passés mais un encouragement pour l'avenir.

Mais on doit dire qu'en signalant les défauts des asiles canadiens, les compilateurs du digeste s'attachent surtout à faire remarquer ces grands défauts que les inspecteurs ont tant de fois signalés à l'attention,—l'encombrement de la plupart des asiles, et l'insuffisance en général du terrain attaché à l'institution. "Dans aucune de ces institutions, disent-ils, en parlant des asiles, il y a l'espace nécessaire à chaque patient," et ailleurs ; "tous ces asiles à l'exception de celui de Beauport et de Malden ont besoin de plus de terrain, tant pour l'économie que pour le bien-être des malades."

Les compilateurs du digeste suggèrent d'adopter dans quelques uns des plus grands asiles, un système de statistiques sur une grande échelle, afin de faire ressortir les rapports qui existent entre certains faits du domaine de l'aliénation mentale. A ce sujet ils ajoutent "Le Canada semble être le champ le plus propre aux expériences, tant à cause de sa proximité qu'à cause du nombre de ses asiles, et de la perfection de son système d'inspection."

Par respect pour l'opinion des compilateurs du digeste, les inspecteurs ont prié les surintendants médicaux de tous les asiles d'envoyer avec leur rapport annuel pour 1864, s'ils le pouvaient, les rapports statistiques au long tels que recommandés dans ce document. On verra par les rapports des officiers que sauf deux exceptions seulement, ces rapports statistiques n'ont pas été faits, faute de posséder les données nécessaires. Cependant dans presque tous les cas, les officiers ont adopté une seconde formule de statistiques, que le digeste recommande comme pouvant servir dans les institutions où il ne serait pas possible pour une cause ou pour une autre, de faire des rapports plus étendus.

PÉNITENCIER.

Il est consolant d'avoir à signaler une diminution remarquable, comparativement aux premières années, dans le nombre de détenus envoyés au pénitencier, l'année dernière. Le nombre total d'admissions l'année dernière a été de 166, contre 299 en 1863. Le nombre le plus bas pendant chacune des huit années qui ont précédé cette dernière a été de 221, et le nombre moyen annuel durant cette période a été de 256.

Le nombre des détenus dans le pénitencier à la fin de l'année était de 729, environ 100 de moins qu'à la fin de 1863 ; sur les 729 qui restaient le 31 décembre 1864, il y avait 667 hommes et 62 femmes.

Sur les 166 admissions pendant l'année il y en avait 46 du Bas-Canada et 120 du Haut-Canada, y compris le district d'Algoma ; 147 hommes, et 19 femmes ; 35 mariés, 95 non-mariés ; 6 veufs ou veuves ; 95 appartenaient aux différentes dénominations protestantes, et 70 étaient catholiques romains ; un seul disait n'appartenir à aucune religion. Sur le nombre de détenus admis pendant l'année il n'y en avait que 21 qui avaient été auparavant emprisonnés dans le pénitencier. En 1863, les détenus de cette catégorie étaient au nombre de 31.

DISCIPLINE.

Une preuve évidente de l'amélioration générale de la conduite des détenus se trouve dans ce fait signalé dans le rapport du préfet, qu'il n'y a presque pas eu de châtimens d'infligé, surtout de châtimens rigoureux, dans le cours de l'année dernière.

Ce fait confirme les inspecteurs dans l'opinion qu'ils s'étaient formée, tant d'après ce qu'ils avaient vu dans leurs visites personnelles, que d'après ce que leur avaient appris les officiers et les détenus, et surtout les détenus subissant l'examen précédant leur renvoi. Les sentiments de haine et de mécontentement qui régnaient si ouvertement parmi les détenus, hommes et femmes, il y a quelques années, se sont éteints peu à peu et ont fait place à un sentiment général de résignation et même de bonheur. Les inspecteurs n'hésitent pas à attribuer cet heureux changement à l'amélioration accomplie ces dernières années dans le mode d'infliger les châtimens aux détenus, au caractère plus humain de ces châtimens, à l'observation stricte de la règle qui défend aux gardiens et aux officiers de l'institution de traiter les détenus avec rigueur ou sévérité quand cela n'est pas nécessaire, et à l'introduction du système de classification des détenus selon leur bonne conduite et leur industrie.

Les inspecteurs ne sont pas du tout de l'opinion de ceux qui pensent que la discipline du pénitencier est parfaite. Au contraire, ils sont persuadés plus que jamais de la nécessité de faire dans le système de discipline, les changements radicaux mentionnés dans leurs rapports antécédants. Il est inutile de répéter ici les arguments * qui militent en faveur

* Voir le rapport de 1862, page 125.

de ces changements. Cependant il ne serait pas inutile de récapituler ces principaux changements.

1° Chaque détenu devrait être astreint à la réclusion cellulaire pendant quelque temps au commencement de son emprisonnement.

2° Les détenus devraient être classés dans le pénitencier suivant leur conduite au moyen du "système de distinction." Les classes avancées devraient recevoir quelque gratification en argent.

3° Chaque détenu devrait pouvoir, par sa bonne conduite, mériter la rémission d'une partie de son emprisonnement, ou bien quelque autre avantage important, s'il est emprisonné pour la vie.

4° On devrait établir en Canada, quelque chose dans le genre des "prisons intermédiaires" qui sont peut-être le trait le plus admirable et le plus certainement original dans le plus heureux des systèmes modernes de prison—le "système des détenus irlandais."

Tant que nous n'aurons pas essayé quelque système analogue à ceux dont nous venons de parler, nous ne pouvons pas dire que nous avons fait tout ce que nous devons ou pouvions faire pour résoudre ce problème difficile "Quel est le meilleur moyen à prendre pour réformer les adultes criminels?"

Cependant, il est consolant de penser que si nous ne pouvons pas encore nous flatter d'avoir porté la discipline du pénitencier au degré de perfection où elle se trouve dans les institutions modèles de France et d'Angleterre, nous avons du moins tourné nos regards du bon côté, et fait quelques pas dans la voie de l'amélioration.

CONDITION SANITAIRE.

La condition sanitaire du pénitencier, l'année dernière, a été une source d'anxiété continuelle pour le bureau et les officiers de l'institution, mais surtout pour le chirurgien.

La fièvre typhoïde qui a régné continuellement dans la prison en 1862 et 1863 n'avait pas disparu encore malheureusement en 1864, et le dernier jour de cette année il y avait 17 malades sous traitement.

A la vérité le nombre total de cas de fièvre comme aussi le nombre des décès étaient plus grand l'année dernière qu'en 1863. Le chirurgien dit qu'en 1863, il est entré à l'hôpital 221 malades de cette fièvre, et qu'il y en avait déjà 37 de l'année précédente, ce qui faisait un total de 258. Sur ce nombre, il y a eu 16 décès. En 1864, il est entré à l'hôpital 352 malades, et il en restait 29 de l'année précédente, formant un total de 381. Sur ce nombre il a eu 21 décès. En 1864, les décès de la fièvre sont justement pour une moitié dans les décès de l'année.

Il est consolant, cependant, de pouvoir dire que vers la fin de l'année dernière la maladie était moins maligne et que depuis le 15 septembre à la fin de l'année personne n'est mort de la fièvre.

L'année a été remarquable aussi par la fréquence des cas de diarrhée. Il n'est pas entré moins de 200 personnes atteintes de cette maladie à l'hôpital, et le nombre

de ceux qui n'ont pas pu être admis est encore bien plus considérable. A la vue de la durée alarmante de la fièvre et de la diarrhée dans cette vaste et populeuse institution, le bureau et le chirurgien ont naturellement porté leur plus sérieuse attention à tout ce qui a rapport à l'hygiène du pénitencier, surtout au régime alimentaire, au drainage et à la ventilation.

Sous ces circonstances exceptionnelles, le chirurgien avait plein pouvoir de changer, de temps à autre, le régime alimentaire de la prison selon qu'il pouvait juger nécessaire; et il a usé de ce pouvoir librement et judicieusement.

Dans le cours de l'année, le bureau a jugé nécessaire, dans les intérêts de l'institution, de renvoyer (pour négligence et incurie) le cuisinier de l'institution. Il est essentiel pour la santé des détenus que l'officier chargé de cet emploi s'acquitte bien de ses devoirs. Il est de son devoir de recevoir les rations des détenus et de voir si elles sont toutes d'une bonne qualité, et aussi de voir si elles sont bien cuites et convenablement servies aux détenus. Les inspecteurs espèrent que celui qui est maintenant chargé de ce poste plein de responsabilité, s'acquittera de ses devoirs avec fidélité et intelligence, et qu'on verra la preuve de sa bonne administration dans l'amélioration de la santé des prisonniers.

Ils s'attendent aussi comme le chirurgien à de grands avantages pour la santé des détenus du projet que l'on va bientôt exécuter de faire le pain pour les prisonniers dans l'institution. Toutes les institutions en Canada où l'on a inauguré ce système y ont trouvé les plus heureux résultats.

Ils ont lieu de croire aussi, d'après une expérience de quatre années, que le pénitencier retirera de grands avantages hygiéniques de la coutume que l'on a prise d'enlever et purifier les immondices déposées durant la nuit, au lieu de les laisser s'amasser dans le cloaque, fermenter dans les fosses d'aisance et empoisonner les eaux du lac. Si ce système réussit au point d'être adopté dans toute l'institution (et le bureau a raison de croire qu'il le sera), il en résultera, comme le remarque le chirurgien, "un bien incalculable pour celle-ci,"—les prisonniers boiront une eau pure au lieu de boire une eau malsaine—les exhalaisons empoisonnées des fossés de dessèchement seront arrêtées, et la ferme du pénitencier aura gagné un engrais précieux. †

Il est très regrettable que la salle de bains que les inspecteurs avaient fait faire pour l'usage des prisonniers, en 1863, ait été destinée à un autre usage, à cause de certains changements nécessaires dans les ateliers. On ne peut nier l'importance, au point de vue sanitaire, de forcer les prisonniers à prendre des bains, à certaines époques de l'année, et, en conséquence, les inspecteurs ont l'intention de faire faire au plus tôt, une salle de bains pour l'usage des prisonniers.

Les inspecteurs ont porté durant l'année dernière à la ventilation et au drainage, (deux choses d'où dépend si intimement l'état sanitaire de l'institution), une attention d'autant plus sérieuse que par sa construction particulière et son site, le pénitencier présente à la résolution de ces questions (déjà assez difficiles à résoudre dans les vastes institutions, même avec le concours des circonstances les plus favorables) des difficultés exceptionnelles. Comme les trois ailes où se trouvent les cellules des détenus forment avec la rotonde centrale une vaste et haute chambre et qu'il nous faut tenir compte du chauffage comme de la ventilation, et avoir soin, lorsque nous donnons aux prisonniers des cellules du cinquième, l'air frais dont ils ont besoin, de ne pas faire geler ceux qui sont plus bas, il s'en suit que la ventilation est bien difficile et même défectueuse. De même pour les égoûts : la difficulté ordinaire d'avoir de bons égoûts pour une si grande quantité de personnes réunies dans un petit espace, est augmentée encore ici par le niveau peu élevé du terrain où les bâtisses sont construites, et par conséquent par l'impossibilité de donner aux égoûts la chute désirable.

On a beaucoup fait l'année dernière pour améliorer la ventilation des ailes, et les inspecteurs ont en vue de nouvelles améliorations qu'ils espèrent faire exécuter cette année.

Les inspecteurs et le chirurgien ont fait beaucoup d'efforts l'année dernière pour faire tenir les égoûts en bon ordre—chose assez difficile. Il est probable que le seul moyen de faire disparaître les difficultés qui se rattachent à cette dernière question sera le système

† Si ce système réussit, il sera avantageux de l'introduire dans plusieurs autres institutions publiques, et surtout dans celles dont les égoûts sont défectueux.

dont il a été parlé plus haut, c'est-à-dire, de faire enlever les ordures pour les faire servir d'engrais sur la ferme, et de n'en laisser que le moins possible dans les fosses d'aisance. *

Les inspecteurs ne croient que rendre justice au chirurgien en disant qu'il s'est dévoué tout entier, durant l'année, à l'accomplissement des devoirs onéreux et fatigants de son état, et qu'il n'a pas manqué de prendre toutes les mesures qui étaient en son pouvoir, pour arrêter les ravages du fléau cruel qui a visité l'institution.

INSTRUCTION RELIGIEUSE ET SÉCULIÈRE.

Les inspecteurs ont toute raison de croire que la condition religieuse de l'institution a fait de grands progrès l'année dernière, et ils sont confirmés dans leur opinion par les rapports de l'un et de l'autre aumôniers.

Cet heureux changement est dû en grande partie comme le pensent les inspecteurs, à ce que l'on a amélioré le système d'instruction religieuse de l'institution, et surtout aux rapports des aumôniers avec les prisonniers, qui sont devenus plus fréquents.

Les tristes circonstances qui ont forcé l'instituteur à laisser l'école—circonstances qu'il n'est pas nécessaire de rappeler ici—ont nécessité la nomination d'un autre instituteur durant l'année dernière.

Parmi un grand nombre de candidats qui se sont présentés, et dont plusieurs étaient munis d'excellents certificats, le bureau a choisi M. Patrick N. Benson qui possède une grande expérience comme instituteur, et qui a été fortement recommandé par des juges compétents,—protestants et catholiques. Les inspecteurs n'ont pas eu raison de regretter le choix qu'ils ont fait. On voit par le rapport de l'instituteur et par ceux des deux aumôniers que l'école est bien prospère, et qu'il y a beaucoup plus de détenus qui reçoivent l'instruction maintenant qu'il n'y en avait les premières années. L'instituteur dit que tous les détenus qui ne savent pas encore lire, fréquentent l'école, à l'exception de six qui sont trop vieux ou ont une mauvaise vue. Plusieurs détenus ont aussi appris à écrire et à chiffrer.

À part les classes ordinaires du matin et de l'après-midi, on a pris les moyens d'avoir plus régulièrement la classe du midi, et l'on a aussi organisé une classe du soir pour l'avantage des détenus qui ayant des travaux à faire durant la journée ne peuvent aisément assister aux classes du matin et de l'après-midi.

Il n'est pas nécessaire de dire que les travaux des aumôniers ont considérablement augmenté durant l'année dernière, en conséquence de la maladie qui régnait dans l'institution. Les inspecteurs ont raison d'être satisfaits de la manière dont ces deux messieurs se sont acquittés de ce surcroît de labeurs, quand déjà leur tâche était assez ardue.

CHANGEMENTS ET AUGMENTATIONS.

Plusieurs travaux importants ont été exécutés durant l'année par les détenus, tant dans l'intérieur du pénitencier qu'à l'extérieur.

Parmi ceux de l'intérieur on peut signaler la construction d'une grande cheminée de brique de 96 pieds de haut et de 8 pieds quarrés à sa base, et aussi d'une nouvelle bâtisse pour la pompe à feu de 36 pieds sur 16, en pierre de taille et pierre brute. Aussi une bâtisse en pierre pour la machine à vapeur, en outre des fournaux pour fondre le fer et vernir à la laque les articles manufacturés.

On a élevé un vaste appentis pour les casseurs de pierre et les épilucheurs d'étoupe ; recouvert en fer blanc le toit de l'aile nord de la prison, ce qui diminue matériellement le danger de la voir brûler. Outre ces travaux on en a fait plusieurs d'une moindre importance ; on a aussi fait des réparations et des changements considérables dans l'atelier et ailleurs.

Les plus importants des travaux ci-haut mentionnés ont été faits à la demande des entrepreneurs MM. Thompson, Roux et Cie., qui désiraient commencer leurs vastes travaux en fer malléable, tandis que les autres étaient devenus nécessaires à l'entrepreneur

* Les inspecteurs profitent de cette occasion pour dire que leur attention a été attirée sur ce sujet par une brochure que le major Campbell, de St. Hilaire, a eu la bonté de mettre entre les mains d'un des inspecteurs du bureau.

meublier que les inspecteurs avaient dû faire sortir des lieux qu'il occupait, pour donner de la place aux entrepreneurs des ouvrages en fer.

Le bureau a consenti d'abandonner une grande partie de son atelier à MM. Thompson, Roux et Cie., dans l'espérance qu'ils emploieraient à leurs travaux, dans peu de temps, un grand nombre de détenus. MM. Thompson et Roux ont élevé à grands frais un immense atelier pour l'exécution de leurs travaux, et les inspecteurs ont toute raison de présager que leur entreprise aura un plein succès, vu surtout qu'il n'existe maintenant dans cette province aucune branche d'industrie semblable à la leur.

On s'est procuré durant l'année une machine à broyer les os, avec laquelle on prend les os de la table et on les réduit en poussière pour servir d'engrais à la ferme, et l'excédant de l'engrais est vendu au bénéfice de la ferme.

En dehors du pénitencier, les plus importants travaux qu'aient faits les prisonniers qui ne sont pas liés par un contrat à quelque travail particulier, sont ceux de la bâtisse de l'asile de Rockwood. Il n'est pas nécessaire de parler en détail des petites améliorations de la ferme. On dira seulement en passant que l'on a mis en culture un joli morceau de terre nouvelle.

PRISON DES FEMMES.

En 1862 et 1863 il existait beaucoup de mécontentement et d'irritation parmi les femmes détenues, ce qui ne causait pas peu d'anxiété au préfet et à la matrone et aussi au bureau. Mais les inspecteurs ont pris tous les moyens possibles pour faire disparaître ce mécontentement, et il est consolant de dire que l'année dernière il n'en restait presque plus de trace.

Au commencement de l'année l'on avait nommé une matrone adjointe, mais comme elle n'était pas suffisamment capable sous tous les rapports, on la remercia de ses services vers la fin de l'été et l'on en nomma une autre. Cette dernière est encore dans l'institution, et paraît jusqu'à présent avoir satisfait le préfet et la matrone.

Le produit du travail des prisonnières s'est élevé cette année à la somme de \$2,388, ce qui est beaucoup si l'on considère le petit nombre de ces dernières, qui n'est en moyenne que de 60.

PRISON DE RÉFORME DU BAS-CANADA.—SAINT VINCENT DE PAUL.

L'édifice principal de cette prison de réforme a été détruit par un incendie le 7 août dernier ; mais il n'est pas nécessaire d'insister sur ce sujet car le préfet en a parlé au long dans son rapport. Nous disons seulement que ce désastre a entraîné la perte de tous les livres et archives de l'institution, de manière qu'il est impossible de fournir pour l'année 1864 les renseignements statistiques ordinaires. A l'époque de l'incendie il y avait 73 prisonniers dans cette prison, et à la fin de l'année il y en avait 77.

Il n'est pas nécessaire, non plus, de raconter les causes de l'incendie qui ont été tout à-fait accidentelles, comme l'indique l'enquête qui a eu lieu à cet effet, et à laquelle trois membres du bureau ont assisté. D'ailleurs, elles sont décrites tout au long et avec les circonstances qui s'y rattachent dans le rapport du préfet.

Immédiatement après l'incendie, deux des inspecteurs de prisons accompagné du Dr. Taché, ex-président du bureau, se rendirent, sur la demande de l'honorable procureur-général du Bas-Canada, à Saint Vincent de Paul, pour visiter le théâtre du désastre, et faire rapport sur ce qu'il y aurait à faire pour l'institution tant au moment même qu'à l'avenir. Ils avaient ordre aussi de préparer un plan pour une nouvelle bâtisse qui devait être commencée de suite. Le fruit de leur recherche et de leur sérieuse réflexion fut la préparation d'un plan qu'ils soumièrent au gouvernement en septembre.

Ce plan était fait de manière à ce que les diverses parties dont il se composait pussent être exécutées séparément, et qu'on eût plusieurs années à payer les frais de construction, en sorte que les parties achevées pourraient être occupées pendant qu'on terminerait les autres. Dans ces travaux de construction on emploiera autant que possible les prisonniers en les confiant à la surveillance d'hommes compétents.

Immédiatement après l'incendie, le préfet fut autorisé à construire en bois les bâtisses indispensables, et il pût, en conséquence, bien qu'assez misérablement, maintenir la disci-

plaine dans l'institution. Comme il fournit dans son rapport tous les détails désirables au sujet de ces travaux il serait superflu de les répéter ici.

Comme dans le cours de l'automne, la fièvre fit son apparition dans la prison de réforme, et le nombre de malades prit une proportion alarmante, le préfet crut qu'il était de son devoir d'en informer le gouvernement. Ce dernier avertit aussitôt le bureau dont un des membres fut envoyé sur le lieu et fit à ce sujet son rapport au gouvernement.

L'habile préfet de l'institution paie, dans son rapport, un tribut de louanges aux officiers de l'établissement et aux habitants du village de Saint Vincent de Paul, pour les services importants qu'ils ont rendus lors de l'incendie.

Il comble d'éloges aussi, dans le même rapport, les sœurs de la providence établies à Saint Vincent de Paul, pour les services qu'elles ont rendus dans le même temps, et pour le trouble et la peine qu'elles se sont données afin de soulager les jeunes malades pendant que la maladie sévissait dans la prison de réforme.

Le bureau des inspecteurs se joint cordialement à M. Prieur pour payer ses justes tributs d'hommages, surtout aux sœurs de la Providence auxquelles l'état doit certainement plus que des louanges en retour du trouble et des sacrifices qu'elles se sont imposés pour le bien de la prison de réforme durant cette époque de calamité et de besoin.

C'est aussi un simple acte de justice de la part du bureau, de faire, autant que cela dépend de lui, une mention honorable de la noble conduite de M. Prieur, au milieu des circonstances pénibles qui ont nécessairement suivi la destruction de l'établissement confié à ses soins. Au moment de l'incendie on le vit s'oublier lui-même et oublier sa famille pour sauver les jeunes prisonniers commis à sa garde, et depuis, il n'a rien épargné pour surmonter les inconvénients qui ont résulté de ce fléau.

Le bureau a eu occasion précédemment, alors que l'institution éprouvait une crise redoutable, de reconnaître l'honnêteté, l'intelligence, la bonté et la fermeté du préfet actuel de la prison de réforme du Bas-Canada.

L'incendie de la prison de Saint Vincent de Paul lui a fourni une nouvelle occasion de manifester ces excellentes qualités, dont le bureau est heureux de rendre témoignage.

PRISON DE RÉFORME DU HAUT-CADANA.—PENITENCOUCHINE.

Durant l'année dernière l'on a considérablement avancé la nouvelle bâtisse. Les murs ont été élevés jusqu'au troisième étage, et le préfet espère que tout se terminera durant l'été de 1865. Le nombre des jeunes gens détenus dans cette prison était de 97 au commencement de l'année, et à la fin de l'année il avait atteint le chiffre de 131. La vieille bâtisse est fort encombrée et il en résulte de grands inconvénients pour les détenus.

La santé des jeunes gens a été excellente et c'est avec plaisir que nous voyons par le rapport du préfet, qu'aucun d'eux n'a été malade de la fièvre scarlatine bien qu'elle ait régné dans les environs de la prison.

Le préfet et les aumôniers parlent favorablement de la conduite des garçons en général. Le préfet s'est efforcé d'obtenir des renseignements sur la conduite de ceux qui sont sortis de l'institution ; et la plupart de ceux qu'il a pu recueillir sont satisfaisants. Presque tous les jeunes gens sur lesquels il a obtenu des renseignements positifs " se comportent bien et gagnent honnêtement leur vie."

Sur les 56 détenus renvoyés de la prison de réforme ces deux dernières années, deux seulement ont été réincarcérés ici, et deux autres seulement aussi ont pris le chemin du pénitencier.

Les inspecteurs ont toute raison d'être satisfaits de la manière dont le préfet de l'institution et son excellent personnel continuent de remplir leur devoirs respectifs.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LES PRISONS DE RÉFORME.

Les inspecteurs ont insisté dans leurs premiers rapports, sur la nécessité de faire certains changements dans les lois relatives aux prisons de réforme. (*)

Dans l'opinion des préfets des deux prisons de réforme et du bureau, les deux principaux défauts de la loi actuelle sont :

- 1° Que des jeunes gens de 21 ans peuvent être envoyés à ces prisons ; et
- 2° Que le minimum de la période de détention est fixé à six mois.

(*) Voir rapports de 1862 et 1863.

Les inspecteurs et les préfets croient bien fermement :

- 1° Qu'on ne devrait pas envoyer à ces prisons de jeunes gens au-dessus de 16 ans ; et
- 2° Que le minimum de la période de détention ne devrait pas être fixé à moins de trois ou cinq ans ; et
- 3° Qu'en général les jeunes gens ne devraient pas être renvoyés de prison avant qu'ils aient atteint 18 ans.

Les inspecteurs ont fortement représenté au gouvernement, en 1861, les déplorables inconvénients qu'il y avait à envoyer des jeunes gens de 20 ans et plus dans les prisons où l'on envoie des enfants comparativement. Presqu'aussitôt après, le gouvernement adressa une circulaire aux juges, leur recommandant de n'envoyer aucun criminel au-dessus de 17 ans dans les prisons de réforme. Cependant l'année dernière il est arrivé plus d'une fois que l'on a oublié cette recommandation de l'exécutif, et M. le préfet Kelly signale un cas où l'on a envoyé à sa prison en 1864 un homme qui s'était marié en 1861. Le gouvernement ayant été averti de ce fait fit adresser l'année dernière aux juges par l'exécutif une nouvelle circulaire dans laquelle il exprimait en termes très forts l'inconvénient d'envoyer des criminels adultes aux prisons de réforme.

Comme l'exécutif a deux fois exprimé qu'il était d'accord avec le bureau sur cet important sujet, on peut espérer qu'à la prochaine session il jugera à propos de faire à la loi les amendements nécessaires.

PRISONS COMMUNES. (†)

PRISONS COMMUNES DU BAS-CANADA.

PRISON DE JOLIETTE, DISTRICT DE JOLIETTE.

Au mois de novembre le bureau, d'après le rapport de l'inspecteur, informa le gouvernement que le réservoir dans la partie supérieure de la prison était tellement en mauvais ordre qu'on ne s'en était pas servi depuis des mois. Ainsi il avait fallu charroyer à bras dans la prison toute l'eau nécessaire pour le lavage ou autres besoins, ce qui n'était certes guère commode.

PRISON DE MONTRÉAL.

Au mois de juin le bureau reçut du département des travaux publics une lettre que le shérif et le geôlier de la prison de Montréal avaient adressée à ce département pour lui demander certaines améliorations à la prison, entre autres un apprentis pour les femmes employées à éplucher de l'étope et la construction d'un mur de prison d'une hauteur suffisante. Le bureau en recommandant d'accéder aux demandes du shérif et du geôlier, attira de nouveau l'attention du département sur la nécessité de faire de grandes améliorations à la prison. Le bureau ne croit pas nécessaire de faire plus ici que de référer pour ce sujet à ses rapports annuels antérieurs.

Le bureau désire faire observer que bien qu'on n'ait pas fait à la prison les importantes améliorations qu'il avait sollicité, du moins l'année dernière on en a fait quelques petites qui ne sont pas non plus inutiles, entre autres le rétablissement d'une cuisine, et le placement des fournaies et des bouilloires devenues nécessaires depuis le régime alimentaire établi par les règlements du bureau.

C'est aussi un agréable devoir à remplir envers le geôlier de la prison que de dire que depuis son entrée en fonction tout l'intérieur de la prison a été tenu dans un état de propreté et dans un ordre admirable.

(†) Il n'est question dans le rapport général que des prisons que le bureau a visitées ou au sujet desquelles il a pris des renseignements durant l'année ; les inspecteurs parleront plus au long dans leurs rapports particuliers de ces prisons, et aussi de toutes les autres qui ne sont pas mentionnées dans le rapport général.

RÉGIME ALIMENTAIRE.

On a pleinement exposé dans les précédents rapports les difficultés et l'opposition que le bureau a rencontrées quand il s'est agi d'introduire dans cette prison le nouveau régime alimentaire. Cependant ces difficultés ont enfin été surmontées et depuis le 1er avril dernier les autorités ont strictement observé le régime prescrit par les règlements. Le shérif nous apprend que le résultat a été très satisfaisant. Il craignait d'abord que le coût de cette amélioration du régime alimentaire joint aux salaires d'un commis et d'un cuisinier (employés pour la première fois cette année) ne fut un item de plus dans les dépenses des 12 derniers mois. Mais tel n'a pas été le cas. Les épargnes résultant de la diminution des soins médicaux (*medical comforts*) ont été une compensation non seulement aux dépenses faites pour améliorer la situation des prisonniers en général, mais aussi à toutes les autres dépenses. Il ajoute que les soins médicaux pour les derniers neuf mois ont coûté \$326, ou sur le pied de \$434 par an, tandis qu'en 1862 ils ont coûté \$4041, et en 1863 \$1230 ! On devra ajouter que le coût moyen des rations quotidiennes de chaque prisonnier sous le nouveau régime, a été de six centins et un sixième, y compris les soins médicaux. Il est fort satisfaisant de voir que par ce changement de régime la santé des prisonniers a été bien améliorée, sans que les dépenses de la prison aient augmenté; c'est là le résultat précis que le bureau espérait et prédisait dans son dernier rapport annuel. (*)

PERCÉ ET NEW CARLISLE.

On a décrit au long dans les rapports précédents l'état déplorable où se trouvent ces deux prisons négligées. L'année dernière on a vivement pressé le gouvernement de donner un moment d'attention à ces prisons, de prendre sans retard des mesures pour les réparer si c'était possible, ou de les remplacer par de nouvelles prisons.

QUÉBEC.

Le bureau a visité (lors d'une de ses réunions ici) le 14 novembre dernier—la superbe prison neuve à peu près terminée maintenant qui s'élève dans le voisinage de la ville.

Le bureau considéra qu'il était de son devoir de faire part au gouvernement de ses vues au sujet de certaines dispositions qu'on se propose de faire dans la bâtisse et qu'il trouve mauvaises.

Il a protesté énergiquement contre les fosses que l'on creusait dans la cour de la prison. Car des fosses en ce lieu ne peuvent qu'être funestes à la santé des prisonniers, sans compter les autres inconvénients. Il a aussi blâmé de nouveau l'idée que l'on a de fermer les cellules au cadenas. Il semble superflu d'insister sur l'inconvénient de fermer les cellules de cette façon dans une prison aussi vaste que celle de Québec.

Le bureau a aussi attiré l'attention du gouvernement sur plusieurs autres choses importantes au sujet de cette prison, et dont le département des travaux publics devra s'occuper.

SHERBROOKE.

Le bureau a souvent parlé du mauvais état de cette prison dans ses précédents rapports. Il est donc inutile de répéter ici son opinion à ce sujet, d'autant plus que le gouvernement lui a fait entendre qu'il allait bientôt faire construire une nouvelle prison.

SAINT JEAN.

Le bureau, venu pour visiter l'asile, a profité du moment qu'il était ici pour visiter aussi la prison. Il a trouvé les gouttières en très mauvais état et causant du dommage aux murs de la prison. Il fit à ce sujet un rapport immédiat au secrétaire provincial.

STE. SCOLASTIQUE.

Le bureau a la douleur de rappeler l'incendie en juillet dernier de cette prison, incendie dans lequel trois malheureuses prisonnières périrent avant qu'on put leur porter secours.

(*) Voir page 26.

Le département des travaux publics a soumis au bureau, en octobre, des plans pour une nouvelle prison. Le mois suivant, le bureau renvoya les plans au secrétaire de ce département avec un rapport complet sur ces plans.

TROIS-RIVIÈRES.

Le bureau, sur le rapport des inspecteurs qui ont visité cette prison, a informé le gouvernement en septembre, du dangereux état des cheminées de cette prison.

MURS DE LA COUR DES PRISONS.

Le bureau doit rappeler encore à Votre Excellence que les treize prisons nouvelles dans les districts du Bas-Canada, n'ont encore aucune clôture qui les séparent des rues ou des champs. Les prisonniers, par conséquent, ne peuvent avoir la liberté de sortir de leurs chambres, pour venir prendre quelque exercice ou travailler au grand air, quelque soit la durée de leur détention. Il n'y a non plus à ces prisons aucun apprentis pour les combustibles, ni autres bâtisses généralement nécessaires aux prisons.

Grâce à l'absence de ces clôtures dont il vient d'être question, la prison se trouve en communication presque directe avec le public, et les complices des prisonniers qui se trouvent au dehors, peuvent très bien glisser par les fenêtres à leur amis internes des outils ou des armes, malgré même l'extrême vigilance du géolier et du guichetier, là où se trouvent ces officiers.

Le bureau ne peut se taire sur l'importance de cette matière, ni solliciter trop vivement la construction de murs autour de ces prisons; et ces murs dans son opinion doivent être nécessairement de pierre ou de brique, et n'avoir pas moins de dix-huit pieds de hauteur.

PRISONS COMMUNES, HAUT-CANADA.

ALGOMA.

Ce n'est pas seulement dans chacun de ses rapports annuels, et spécialement dans celui de 1862, mais aussi dans plusieurs rapports spéciaux que le bureau s'est efforcé de faire sentir la nécessité de bâtir sans délai une prison en cet endroit.

Le département des travaux publics a soumis au bureau, en 1861, un plan pour une prison en ce lieu. Le bureau l'examina, fit son rapport et le renvoya au département. Mais depuis ce temps le département semble ne s'être pas occupé de cette affaire.

Au mois de février le bureau fit adresser une dépêche au gouvernement pour lui rappeler la nécessité de construire enfin cette prison.

PRISON DE BARRIE.

A la fin de 1863 on avait terminé les améliorations si nécessaires à la prison du comté de Simcoe, et dès le commencement de 1864 on put y transférer les prisonniers.

Le nouvelle prison, (car de fait c'en est une) a été construite d'après les plans approuvés par le bureau, et l'ouvrage tout entier fait honneur aux autorités du comté. La partie additionnelle de la prison peut recevoir 18 prisonniers. Elle contient 12 cellules simples et 6 doubles.

PRISON DE BELLEVILLE.

Ce n'est pas sans regret que le bureau se voit obligé de dire que cette misérable prison à part quelques légères réparations et quelques petits changements faits dans le cours de l'année dernière sur la recommandation de l'inspecteur-visitateur, est encore telle qu'au premier jour de son organisation.

L'inspecteur du comté a cependant soumis au bureau, dans ces derniers temps, une ébauche de plan pour changer l'intérieur de cette prison, et il dit que le conseil de comté

est prêt à le faire exécuter dès que le bureau l'aura accepté. Cette ébauche paraît au bureau défectueuse sous bien des rapports, et surtout ne pas pourvoir suffisamment au bien-être des prisonniers, en sorte qu'il n'y a encore rien de fait. Il faut espérer cependant que l'on en viendra bientôt à une entente parfaite avec le conseil de comté au sujet des changements à faire.

Pour être juste envers les autorités du comté il faut avouer qu'il y a des difficultés plus qu'ordinaires à surmonter pour mettre la bâtisse actuelle sur le pied voulu par la loi. Le bureau aurait été content de voir le comté acquiescer à la demande qui lui a faite d'abord de construire une nouvelle prison, et d'établir les bureaux de comté dans la prison actuelle. Ce serait certainement bien ce qu'il y aurait de plus avantageux sans compter que cela ne coûterait probablement pas beaucoup plus cher de construire une prison convenable que de changer la disposition de la prison actuelle.

BRANTFORD.

Malgré l'agrandissement de cette prison en 1863, est elle encore insuffisante pour les besoins du comté. Il faut espérer que les autorités du comté verront la nécessité de faire des changements dans la vieille prison afin de procurer aux prisonniers les logements qui leur manquent encore.

Au mois de juillet dernier, le bureau après avoir fait plusieurs réprimandes aux autorités du comté par le ministère de ses visiteurs, avertit le gouvernement que le geolier de la prison de Brantford continuait à procurer par contrat les provisions aux prisonniers, en violation directe d'un règlement exprès et salutaire, et aussi que le coût des rations journalières était de 20 cts. par prisonnier, plus du double de ce qu'il était dans la prison du comté voisin d'Oxford. Le gouvernement ordonna aussitôt au shérif du comté de faire rapport à ce sujet, et l'inspecteur qui visita cette prison au mois de décembre dernier eut la satisfaction d'apprendre que le conseil de comté avait passé un contrat avec une personne étrangère à la prison pour qu'elle fournit les provisions aux prisonniers, et que le coût des rations ne serait probablement pas de plus de 9 centins par jour. Il paraît que d'après ce nouveau contrat chaque ration coûte 13 centins.

PRISON DE KINGSTON.

S'il ne s'agit que de la condition matérielle de cette prison, le bureau a déjà signalé dans ses rapports précédents son défaut principal; c'est l'absence d'un mur. Ce mur est une des choses la plus strictement recommandée par l'acte des "inspecteurs de prison." Comme il n'y a pas de tel mur il n'est pas sûr de laisser les prisonniers dans les cours soit pour le travail ou l'exercice. Et de fait, le shérif a formellement averti le gouvernement, l'été dernier, de l'impossibilité absolue où il se trouvait de répondre de la bonne garde des prisonniers vu l'état et le personnel de la prison.

On verra par le tableau annexé que pas moins de cinq prisonniers ont réussi à s'échapper de cette prison l'année dernière, et qui ne seraient probablement pas échappés s'il y avait eu un mur. En effet, l'avocat du comté ayant à faire un rapport au gouvernement au sujet de deux de ces évasions, dit que dans son opinion ces évasions ont eu lieu parce que la prison n'est pas sûre et qu'elle n'est point entourée d'un mur de pierre. Il ajouta que les prisonniers avaient probablement été aidés par des amis du dehors qui avaient escadé la clôture.

On n'a pas encore ici les vêtements de prison prescrits par les règlements et c'est avec raison que dans le cours de l'année les grands jurés de la cour du recorder en ont fait la remarque.

PRISON DE NAPANEE.

Les plans préparés pour la prison du comté de Lennox et Addington ont été approuvées par le bureau et sanctionnés par Son Excellence le gouverneur-général de bonne heure en 1864. La construction de cette prison a été poussée avec vigueur durant le printemps et l'été par le conseil provisoire, et au mois de septembre trois membres du bureau qui faisaient leur visite trimestrielle au pénitencier, se rendirent de Kingston à Napanee par ordre du gouvernement, afin de faire rapport sur l'état où elle se trouvait.

Le bureau fit rapport que les matériaux de la prison étaient irréprochables et qu'il avait toute raison d'espérer que tout l'intérieur serait terminé et logeable dans les 20 jours de la date de son rapport le 23 septembre.

Les inspecteurs ont remarqué cependant quelques omissions et quelques défauts dans la prison, et ils ont bien recommandé de les faire disparaître, ce que le préfet, au nom du conseil provisoire, entreprit de faire.

OWEN SOUND.

Nonobstant les observations sérieuses et réitérées de l'inspecteur local et du bureau, cette prison n'en est pas moins aujourd'hui dans l'état déplorable où elle était en 1859, quand elle fut visitée pour la première fois.

Au mois de février 1864, le bureau fit connaître cet état de choses au gouvernement exécutif, et il insista pour qu'il fut pris quelque mesure sévère afin de forcer le conseil du comté de Grey, de faire dans la prison les changements exigés par la loi. C'est avec plaisir que le bureau apprend du secrétaire-provincial, que le préfet du comté a informé le gouvernement que le conseil de comté était sur le point de prendre les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences de la loi.

PRISON DE PERTH.

L'excellente prison nouvelle que l'on a élevée ici à la place de la vieille et misérable prison a pu être occupée à la fin de 1863.

Dans le cours de l'été, le shérif informa le bureau que le geôlier de cette prison avait été formellement accusé par une prisonnière mise en liberté depuis peu, d'être le père d'un enfant qu'elle venait de mettre au monde. Un des inspecteurs se rendit à la prison afin de faire une enquête sur la conduite du geôlier contre lequel était portée cette grave accusation; l'enquête tout en exonérant le geôlier du crime dont on l'accusait, révéla un grand relâchement dans la discipline de la prison et une grande négligence de la règle qui exige que les prisonnières ne soient confiées qu'aux soins des femmes.

Le bureau mit un rapport complet sur ce sujet devant le secrétaire-provincial pour l'information de Son Excellence le gouverneur-général.

PRISON DE SANDWICH.

Cette prison, dans sa condition matérielle, est à peu près sous tous les rapports la même que lorsqu'elle fut visitée pour la première fois. Non seulement elle n'est pas sûre, mais elle est tout à fait insuffisante aux besoins des prisonniers.

Le shérif du comté a jugé à propos d'écrire au bureau au sujet de l'encombrement de cette prison cette année. Il disait que le nombre des prisonniers excédait de beaucoup celui des années précédentes, et que le dernier d'août, ce nombre était de 38, tandis qu'il n'y avait que 16 cellules dans la prison. Il ajoutait aussi que la santé des prisonniers avait été beaucoup affectée par cet encombrement. Le grand jury du comté a aussi fait remarquer en termes très-forts, le manque total de logements dans cette prison.

Le bureau a fait remettre une copie de la lettre du shérif au préfet du comté et chargé le secrétaire de prier le conseil de comté, en lui présentant la lettre de vouloir bien considérer de nouveau le plan pour changer et améliorer la prison, que le comité du bureau lui soumit en 1860—ou de suggérer ses vues sur les meilleurs moyens à prendre pour améliorer la prison, de manière à se conformer à la loi et à satisfaire jusqu'à un certain point les besoins pressants du comté. C'est avec regret que le bureau déclare que les autorités du comté n'ont pas jugé à propos de répondre à cette lettre.

PRISON DE SARNIA.

Le 31 janvier quatre prisonniers s'évadèrent à la fois de cette prison. Averti de ce fait par les journaux, un des inspecteurs se rendit à Sarnia afin de faire quelque investigation à ce sujet. Il arriva le 5 février et de suite se mit à recueillir tous les détails et particularités de l'évasion, et à examiner tous les officiers de la prison et surtout le geôlier

et le guichetier. Il interrogea aussi un des prisonniers qui avait été repris au moment qu'il opérât son évasion. Cet inspecteur conclut que dans son opinion les prisonniers n'avaient osé tenter la fuite que grâce aux actes de négligence du geôlier et du guichetier, et que si l'on avait pris soin d'observer les règlements et les instructions que les inspecteurs avaient spécialement recommandées aux autorités locales, dans leurs visites précédentes, ce fait déplorable ne serait probablement pas arrivé.

A propos de cette évasion l'inspecteur a fait remarquer que dans son rapport particulier pour 1862 il émettait des doutes sur la capacité du geôlier à remplir les devoirs pratiques de sa charge.

Le 30 mars le secrétaire communiqua au shérif les vues du bureau sur ce rapport de l'inspecteur. Il l'informa que le bureau pensait que l'évasion n'aurait eu lieu que bien difficilement si ce n'eût été de la négligence des officiers de la prison à observer certains règlements, et surtout qu'elle avait eu lieu, premièrement à cause qu'aucun officiers ne couchait dans le corridor; deuxièmement parceque les prisonniers qui étaient dans leurs cellules ne pouvaient donner l'éveil au portier ou guichetier; troisièmement parceque les lits n'étaient pas faits de la manière prescrite, et que s'ils l'avaient été ils n'auraient pas fourni aux prisonniers les principaux instruments dont ils se sont servis pour effectuer leur évasion. Les inspecteurs dans leurs visites ont souvent attiré l'attention des officiers de la prison sur ces défauts et sur d'autres moindres aussi.

Trois inspecteurs ont visité cette prison dans le courant de mai, et ils ont laissé dans le livre des inspecteurs un memorandum pour attirer l'attention des autorités de la prison sur les divers cas où les règlements de la prison sont négligés, et spécialement sur le manque de draps, de seaux et de baquets indispensables dans les cellules. Ils ont aussi signalé le mauvais ordre des latrines, et insisté sur la nécessité de remédier sans délai à tous ces désordres.

PRISON DE STE. CATHERINE.

L'architecte employé par le conseil du comté a soumis au bureau à la fin de juillet les plans pour la nouvelle prison que l'on a proposé de construire à Ste. Catherine dans le comté de Lincoln.

Les plans ont été approuvés avec quelques modifications par le bureau qui les a transmis par le ministère du secrétaire provincial, à Son Excellence le gouverneur-général pour qu'il les sanctionne. Le secrétaire provincial informa le bureau en septembre que les plans tels que modifiés par lui avaient reçu la sanction de Son Excellence et avaient été transmis aux autorités du comté.

PRISON DE ST. THOMAS.

Ce doit être assez de dire que cette prison est encore, si c'est possible, dans un désordre pire que celui des premières années. Voici ce que rapporte l'inspecteur qui a visité en dernier lieu cette prison: "Au-dedans comme au-dehors cette prison offre un aspect délabré et d'une abjecte pauvreté."

Les deux inspecteurs qui ont les derniers visité la prison ont fait remarquer qu'il y a dans le toit des voies d'eau qui non seulement rendent deux cellules inhabitables, mais détériorent rapidement les bâtisses elles-mêmes.

Il était dit dans le rapport annuel pour 1863 que le bureau avait mis devant l'exécutif un tableau de l'état de cette prison "et qu'il appartenait à l'exécutif de déterminer "si l'on permettrait au comté d'Elgin d'é luder ou de négliger plus longtemps les dispositions de la loi." Cette affaire est encore entre les mains du gouvernement.

PRISON DE STRATFORD.

Il est dit dans le dernier rapport annuel que l'inspecteur local après avoir fait d'inutiles et nombreux efforts pour décider le conseil du comté de Perth à bâtir une nouvelle prison ou à faire les changements nécessaires dans la vieille prison, avertit enfin ce conseil en décembre 1863 que s'il ne prenait pas à sa première session des mesures pour faire construire une nouvelle prison, il se verrait forcé d'en appeler au gouvernement exécutif.

Le conseil ne prit cependant aucune mesure à ce sujet et l'inspecteur en avertit le bureau et demanda en même temps que le gouvernement voulut bien condamner la prison comme tout-à-fait impropre à servir de prison. Le bureau soumit l'affaire à l'exécutif et le conseil du comté fut sommé de s'expliquer. L'affaire est encore entre les mains de l'exécutif.

PRISON DE TOBONTO.

Le 6 avril trois membres du bureau ont visité et examiné dans toutes ses parties la belle prison neuve que le conseil de ville vient de faire bâtir.

Les prisonniers avaient été amenés de la vieille prison dans la nouvelle le 21 du mois précédent.

Les inspecteurs ont trouvé cette bâtisse dans un état admirable.

Ils ont laissé un mémoire dans le livre des inspecteurs pour faire remarquer aux autorités quelques faits dignes de leur attention. Ils ont exprimé leur étonnement de ce que la chaudière à vapeur destinée à chauffer la bâtisse est placée dans le soubassement en dedans de la prison; ils considèrent cette disposition comme très dangereuse et ont recommandé de prendre des mesures immédiates pour la faire placer dans quelque bâtisse isolée, dans la cour de la prison.

Les inspecteurs ont vu avec regret qu'on ne se servait pas de la vieille prison pour y incarcérer les vagabonds, les ivrognes et les débauchés. L'admission de cette classe de délinquants dans la prison nouvelle nuit nécessairement à la discipline et à la classification des prisonniers.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS DANS LES PRISONS DU HAUT-CANADA.

C'est avec regret que le bureau se voit forcé d'avouer que l'on a rien fait ou à peu-près rien des améliorations et changements recommandés à nos prisons par le chapitre 110 des statuts refondus du Canada.

On a bien, il est vrai, construit une prison nouvelle à Napanee pour le comté nouveau de Lennox et Addington. On a déjà parlé spécialement de cette bâtisse dans une autre partie de ce rapport. Les plans pour une nouvelle prison dans le comté de Lincoln ont aussi été approuvés par le bureau, et sanctionnés par Son Excellence le gouverneur-général en conseil. On a aussi repris l'année dernière, après une longue interruption, les travaux de la prison du comté de Renfrew, qui se bâtit à Pembroke—et ils marchent bien maintenant.

Quant au reste il n'y a rien à changer à la cédule incluse dans le rapport de l'année dernière.

Sur sept comtés récalcitrants mentionnés dans cette cédule, et qui n'ont voulu en rien se soumettre aux dispositions de la loi relativement aux améliorations des prisons, deux à la fin, ceux de Hastings et de Grey ont manifesté le désir de respecter mieux cette loi, et le bureau espère qu'ils persévéreront dans leur bonne résolution jusqu'à ce que les améliorations de leurs prisons soient achevées.

Quant aux comtés d'Elgin, Halton, Stormont, les comtés unis de Dundas et Glengarry, de Perth et Prince-Edouard qui en dépit des énergiques avertissements du bureau négligent ou refusent obstinément de faire à leurs prisons les améliorations requises par la loi, le bureau ne peut que répéter ce qu'il disait l'année dernière : " qu'il espère que le gouvernement n'hésitera pas d'user des pouvoirs que lui donne la loi pour empêcher ces municipalités récalcitrantes de rendre nulles pratiquement les dispositions d'une loi sage et salutaire, par leur parcimonie ignorante et aveugle."

RÈGLEMENTS ET DISCIPLINE DES PRISONS.

Bien que le bureau ne puisse prétendre que la discipline de nos prisons soit sous tous rapports ce qu'elle doit être, ou ce qu'ils espèrent qu'elle sera avant longtemps, néanmoins il peut dire en toute certitude que dans la plupart de nos prisons elle s'améliore d'année en année et petit à petit. On comprend mieux et on observe plus fidèlement en général les règlements de la prison; si l'on a pas encore atteint l'uniformité complète dans la discipline, du moins on en est pas bien éloigné.

L'uniformité dans la discipline n'est pas une chose d'une légère importance.

Les inspecteurs n'ont pas cessé d'insister auprès des autorités des prisons sur l'extrême nécessité d'établir autant que les circonstances le permettent, le système de classification et de séparation individuelle des prisonniers, et voici que ces autorités commencent à apprécier davantage ce système, et à faire des efforts, par conséquent, pour suivre à ce sujet les règlements du bureau et les instructions des inspecteurs.

RÉGIME ALIMENTAIRE.

Il y a peu de prisons maintenant qui ne suivent pas strictement le régime alimentaire. L'année dernière il a été introduit dans plusieurs prisons du Bas et du Haut-Canada, et le résultat a été très satisfaisant partout—non-seulement il est une source remarquable d'économie (cela est très bien prouvé par la prison de Montréal, comme nous avons vu précédemment) mais la santé des prisonniers en a été bien meilleure.

Dans plusieurs prisons du Haut-Canada l'on a discontinué cette coutume blâmable et tout à fait opposée aux règlements des prisons, de permettre au géolier en vertu d'un contrat, de nourrir les prisonniers, et maintenant les vivres sont fournies par des entrepreneurs qui ne sont pas attachés à la prison, et dans les quelques prisons où l'on ne peut suivre ce dernier système l'on achète des vivres chez un commerçant et ce sont les conseils de comté qui paient les comptes. Le géolier portera plus d'attention maintenant à ce que les prisonniers reçoivent exactement les rations auxquelles ils ont droit, tandis que sous l'ancien système son devoir et ses intérêts se trouvaient en opposition directe à ce but.

On comprendra mieux ce que valent les efforts que le bureau a faits pour réformer cette partie de l'administration des prisons, en comparant ce qu'à coûté le régime alimentaire en 1860 avec ce qu'il a coûté en 1864.

D'après les rapports fournis au département du ministre des finances, il appert qu'en 1860 le nombre total des rations journalières fournies par les prisons dont nous avons les rapports complets, s'élève à 161,253 au prix de \$24,146.54, ou en moyenne à 14 $\frac{2}{5}$ centins par tête (14 $\frac{81}{101}$) environ. En 1864 le nombre de rations journalières est de 221,035 au prix total de \$22,012.73 ou 9 $\frac{24}{25}$ centins par tête.

Si les rations pour 1864 avaient coûté le même prix que celle de 1860, elles auraient coûté \$32,713.18 au lieu de 22,012.73 comme on vient de le voir. On a économisé ainsi \$10,700 (somme qui excède les dépenses totales du bureau des inspecteurs) grâce au changement du régime alimentaire et au nouveau régime introduit par les inspecteurs.

Cette diminution dans le coût des rations a graduellement augmenté depuis 1860 grâce encore à la pression exercée par les inspecteurs sur les diverses autorités locales.

Ainsi en 1860 les rations coûtaient 14 $\frac{8}{10}$ centins par tête par jour; en 1861, 14 $\frac{10}{10}$ en 1862, 12 $\frac{4}{10}$; en 1863, 12 $\frac{21}{10}$; en 1864, 9 $\frac{24}{25}$. Les inspecteurs espèrent que le prix en diminuera encore lorsque l'on aura adopté partout le régime prescrit, et que les vivres seront fournies à toutes les prisons en vertu d'un contrat. Les prisons ci-dessous mentionnées suivent encore le vieux système et paient leurs rations comme suit, savoir: Haldimand, Prescott, Russell, 25 cts.; Carleton, Eigin et Grey, 22 cts.; Lambton, 20 cts.; Norfolk et Perth, 15 cts.; Northumberland et Durham, 14 centins; Brant a payé 20 centins durant les 9 premiers mois et 13 centins pour les autres trois mois.

C'est aussi avec plaisir que les inspecteurs ont remarqué que depuis leur nomination il s'est effectué un rabais considérable dans le prix des principaux articles nécessaires aux prisons. En 1861, les prisons sur lesquelles des rapports complets nous ont été transmis, ont porté le coût de leurs dépenses (la nourriture excepté) à 26 $\frac{65}{100}$ centins par tête, chaque jour; en 1862, 25 $\frac{67}{100}$; en 1863 25 $\frac{21}{100}$; en 1864, 24 $\frac{23}{100}$ centins. On voit que la diminution dans les dépenses pour salaires, lits, vêtements et ameublements n'est pas aussi grande que celle qui a été effectuée dans le coût des aliments, cependant c'est toujours une économie de 8 par cent sur les dépenses de 1861, ou, en chiffres, une économie d'environ \$4,463 sur les dépenses totales de 1864; et cette économie comme celle effectuée dans le régime alimentaire, a mis les prisons dans une meilleure condition et leur a procuré un bien-être nouveau en leur donnant des meubles et surtout des vêtements et des lits.

REMARQUES GÉNÉRALES SUR LES PRISONS COMMUNES.

Le bureau tout en se félicitant et en félicitant le pays de l'amélioration qui a eu lieu depuis ces dernières années dans l'administration des prisons, avoue que chaque jour il est

de plus en plus convaincu que tant que l'on n'aura pas suivi les conseils qu'il donne dans ses rapports précédents, tant que la législature n'aura pas reconnu plus ouvertement et mis en vigueur les grands principes qui font la base de parfait système de discipline dans les prisons, il n'a pas l'espoir de voir en Canada un système de prison digne de notre temps, ni du pays, et il n'a pas l'espoir non plus de voir nos prisons soutenir favorablement la comparaison avec les institutions modèles du Vieux Monde. Le plus important des grands principes qui font la base de tout parfait système de discipline des prisons, c'est certainement surtout pour les prisonniers dont la détention doit être courte, la séparation individuelle des prisonniers, du moins pendant une partie de leur détention. Le second, c'est de condamner aux *travaux forcés* tous ceux dont la détention ne doit pas être longue.

On a eu le soin de ménager des cellules solitaires ou noires pour les prisonniers réfractaires, dans les plans pour les prisons nouvelles, approuvés dernièrement par le bureau; le bureau est convaincu que cela donnera un caractère beaucoup plus redoutable aux prisons.

L'année dernière le bureau a soumis au gouvernement un mémoire (dont on trouvera la substance dans l'Appendice A) renfermant ses vues au sujet de la séparation individuelle des prisonniers, et des travaux forcés, éléments essentiels à la discipline des prisons. Il est aussi fait mention dans ce mémoire des changements principaux dans le système des prisons que le bureau a de temps en temps sollicités dans ses rapports annuels et autres rapports.

LIVRES DE PRISONS.

Vers la fin de l'année dernière le gouvernement a approuvé la forme des "registres de prison" et autres livres de comptes et de statistiques que le bureau lui avait soumis en 1861 pour les faire approuver. Il est à espérer que lorsque ces livres auront été soigneusement revus, ils seront imprimés et distribués à toutes les prisons dans le Haut et le Bas-Canada dès le commencement de 1865. Les livres tenus dans les prisons jusqu'à présent ont été très défectueux, et c'est à peine s'il y avait deux prisons où les livres se ressemblaient. Quand les nouveaux livres auront été introduits dans toutes les nouvelles prisons de la province ce sera un grand pas de fait vers cette uniformité si désirable dans nos prisons, et une base sur laquelle on pourra fonder un système complet et régulier de statistiques des prisons.

En terminant cette esquisse nécessairement imparfaite des travaux onéreux et inquiétants du bureau durant les douze derniers mois, et de la condition et de l'avenir des grandes institutions publiques de notre pays—institutions pénales et de bienveillance—qui sont confiées à ses soins, le bureau pense qu'on a toute raison d'être satisfait du passé et plein d'espoir en l'avenir. Si l'on n'a fait dans nos pénitenciers ou réformes, dans nos asiles ou prisons, aucun changement prompt ou violent, néanmoins les registres de ces institutions nous amèneront à conclure que depuis ces dernières années, et encore aujourd'hui, la condition morale, matérielle et économique de ces institutions s'améliore régulièrement.

Le tout respectueusement soumis.

E. A. MEREDITH, *Président*,
J. M. FERRES,
TERENCE J. O'NEILL,
FR. ZÉP. TASSÉ.

APPENDICE SPÉCIAL.

BUREAU DES INSPECTEURS D'ASILES, etc.,
Québec, 19 septembre 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour la soumettre à la considération de Son Excellence le gouverneur-général, copie d'un mémoire présenté au

bureau par M. l'inspecteur Meredith au sujet de l'amélioration de la discipline et de l'administration des prisons du Canada. Le bureau me charge de vous dire qu'il approuve entièrement les recommandations et les suggestions contenues dans ce mémoire, à l'exception de celle qui a rapport aux bureaux locaux de surintendants des prisons. La majorité du bureau tel qu'actuellement constitué est entièrement opposée à ce projet. Bien que tous les membres conviennent qu'une fréquente inspection des prisons est nécessaire, la majorité d'entre eux croit que l'établissement de bureaux locaux, qu'ils soient payés ou non, créerait certainement des difficultés en soulevant un conflit d'opinions et d'autorité, et embarrasserait plutôt qu'il n'aiderait l'action du bureau.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. A. MEREDITH,

Inspecteur et secrétaire du bureau.

L'honorable secrétaire provincial.

MÉMOIRE des suggestions pour l'amélioration du système de discipline et d'administration des prisons du Canada, soumises à la considération du bureau des inspecteurs.

Je me propose dans le mémoire actuel, qui a été préparé conformément à une résolution du bureau, d'exposer d'une manière concise les différents changements qui me paraissent être nécessaires dans le système des prisons de ce pays, afin de rendre ce système réellement efficace,—pour en faire, en d'autres termes, un moyen de répression et de réforme pour les classes criminelles et dangereuses de la société, tout en le rendant le moins dispendieux possible pour l'Etat.

Ces changements sont de ceux qu'il n'est pas au pouvoir du bureau de faire lui-même, ni même de ceux que le gouvernement exécutif peut ordonner, mais ce sont des changements dans le système qui ne peuvent être faits que par l'intervention de la législature, en amendant les anciennes lois et en en décrétant de nouvelles. Le gouvernement exécutif est le canal par lequel le bureau doit chercher à obtenir cette intervention de la législature, et ce mémoire est destiné à être soumis à la considération de l'exécutif.

Parmi les changements demandés dans ce document, quelques uns ont déjà été soumis à l'attention de l'exécutif par le bureau. Ils ont été discutés soit dans les rapports annuels généraux, soit dans des rapports spéciaux soumis de temps à autres à la considération du gouvernement par les inspecteurs. Mais jusqu'ici les efforts du bureau à ce sujet n'ont eu aucun résultat pratique. Leurs rapports n'ont produit aucun fruit apparent, excepté peut-être que quelques unes des plus importantes suggestions qu'ils contenaient, comme par exemple celle qui a trait aux prisons centrales, ont indirectement reçu la sanction du gouvernement, et ont même été recommandées du haut du trône à la considération de la législature.

Un peu de réflexion fera voir clairement que pour établir et maintenir en saine opération un bon système de discipline des prisons, quatre conditions sont nécessaires.

1° Un système uniforme de discipline appliqué au moyen d'un sage code de règles et de règlements.

2° Des édifices adaptés à l'application de ce système de discipline.

3° Un personnel suffisant de bons officiers.

4° De fréquentes et minutieuses inspections des prisons.

Les deux premières conditions sont nécessaires pour établir le système, et les deux dernières pour son maintien en état d'efficacité.

Les changements recommandés dans le système des prisons du Canada, peuvent être convenablement examinés sous les différents chapitres suivants :—

Première condition.—Un système uniforme de discipline appliqué au moyen d'un sage code de règles et de règlements.

Les règles et règlements qui régissent aujourd'hui nos prisons ont été préparés par le bureau de manière à convenir aux prisons actuelles, lorsqu'elles seront améliorées et modifiées conformément au statut (statuts refondus du Canada, chap. 110). Mais ces édifices, même lorsqu'ils seront ainsi modifiés, ne pourront être adaptés à tous égards à

un système de discipline tel qu'il serait désirable d'en établir un. C'est pourquoi les règles actuelles sont défectueuses sous les rapports suivants :—

1° Elles ne contiennent pas de dispositions suffisantes pour la réclusion solitaire des prisonniers.

2° Elles n'établissent aucun moyen efficace d'appliquer le "travail forcé" comme partie de la sentence prononcée contre un prisonnier. La "séparation des prisonniers" et le "travail forcé" sont par-dessus toute chose essentiels à la discipline d'une prison. Ce sont, en réalité, les principaux éléments de répression, et la fonction spéciale des prisons ordinaires est de réprimer le crime.

Dans nos prisons actuelles, le "travail forcé" est impossible, et il est même très difficile d'opérer la séparation individuelle des prisonniers.

Les remèdes que suggère le bureau à ces défauts sont :

1° L'établissement de prisons centrales ; et

2° La stricte et complète séparation des prisonniers dans nos prisons ordinaires ou communes. Les idées du bureau sur la question des prisons centrales sont exposées dans le rapport annuel de 1863.

PRISONS CENTRALES.

Dans ses rapports préliminaires et dans ses rapports subséquents, le bureau a instamment recommandé l'établissement immédiat d'un certain nombre de prisons centrales dans le Haut et le Bas-Canada. Le bureau était convaincu dès l'abord qu'aucune amélioration ou modification que l'on pouvait faire dans nos prisons communes, aucune règle que l'on pouvait établir, n'aurait l'effet de rendre nos prisons utiles comme maisons de correction.

L'absence d'un personnel d'officiers convenable, et surtout d'instituteurs et d'aumôniers, l'impossibilité de faire une classification, et l'impossibilité encore plus grande de faire une séparation individuelle des prisonniers, les difficultés insurmontables que l'on rencontre à les employer au travail forcé, ainsi que d'autres considérations, ont produit dans l'esprit des membres du bureau la conviction que nos prisons communes ne pouvaient pas être converties en institutions de réforme. Tous les ans, l'expérience a confirmé le bureau dans la conviction qu'il avait de l'insuffisance des prisons communes, soit sous le rapport de la répression, soit sous celui de la réforme, et de l'absolue nécessité de l'établissement de "prisons centrales" ou de pénitenciers locaux.

Il était recommandé que les prisons centrales fussent placées sous le contrôle du gouvernement, et de leur donner un personnel d'officiers et de serviteurs qui suffirait pour établir une bonne discipline et pourvoir à l'éducation industrielle des prisonniers.

Tous les prisonniers dont les sentences le justifieraient devraient être envoyés aux prisons centrales, ainsi que tous les prisonniers maintenant envoyés au pénitencier, dont les sentences n'exécutent pas trois ans d'emprisonnement.

Le bureau recommandait de plus (et il attache beaucoup d'importance à ceci) que les magistrats devaient avoir la faculté d'augmenter la longueur de l'emprisonnement des "délinquants habituels," (ceux qui ont comparu devant eux plus de trois ou quatre fois pour les mêmes offenses), afin que cette classe de prisonniers pût être envoyée aux "prisons centrales" au lieu des prisons de comté.

Entre autres résultats importants que l'on pourrait attendre de l'établissement de cette espèce de prisons, sont les suivants :

1°. Dans les "prisons centrales," il serait comparativement facile, à cause de la plus grande longueur de l'emprisonnement, du plus nombreux personnel d'officiers, et du plus grand nombre de prisonniers, d'établir des moyens d'employer les prisonniers aux "travaux forcés."

2°. Les mêmes causes permettraient aussi de mieux classer et mieux instruire les prisonniers dans ces prisons.

3°. Le maintien de ces prisons coûterait beaucoup moins, en proportion du nombre des prisonniers, malgré le plus grand nombre d'officiers, que ne coûtent actuellement les "prisons communes."

4°. Les prisons communes seraient débarrassées d'une grande partie de leurs pires et plus fréquents habitants, et les moyens de classification et de séparation des autres prisonniers seraient augmentés d'autant.

5°. Le pénitencier, aujourd'hui aussi encombré qu'il peut l'être, s'il était déchargé de tous les détenus dont l'incarcération ne doit pas dépasser *trois* ans, suffirait certainement pendant plusieurs années encore aux besoins du pays; tandis que sous le système actuel il sera absolument nécessaire de penser bientôt à l'érection d'un autre pénitencier dans quelque autre partie de la province. Il est presque inutile d'ajouter que les "prisons centrales," constituées comme le propose le bureau, ne pourraient manquer de faire infiniment plus pour la répression et la réforme des individus que ne le pourront jamais faire les prisons ordinaires.

Comme il y a maintenant deux prisons qui sont terminées dans le Haut-Canada—celles de Toronto et d'Outaouais,—et une qui est presque achevée dans le Bas-Canada—celle de Québec,—qui pourraient servir de "prisons centrales," il ne paraît pas y avoir de bonne raison pour que ce changement dans notre système de prison ne se fasse pas immédiatement.

PRISONS ORDINAIRES OU COMMUNES DISTINCTES DES PRISONS CENTRALES.

Tous ceux qui se sont occupés de cette question ne peuvent nier que nos prisons communes ont jusqu'ici presque entièrement échoué dans la répression du crime ou la réforme des prisonniers. Bien plus, nos prisons ont été elles-mêmes des écoles de vice et de crime, et ont été la ruine d'un grand nombre qui y sont entrés jeunes et comparativement innocents. Ce malheureux état de choses provient surtout de trois causes :

- 1°. L'absence d'instruction religieuse et laïque dans la prison ;
- 2°. Le manque d'emploi régulier ;
- 3°. L'association indistincte des prisonniers.

Le dernier de ces trois maux est de beaucoup le plus grave, et heureusement aussi le plus facile à remédier.

L'on trouvera plus loin, au troisième chapitre, quelques suggestions au sujet de l'instruction religieuse des prisonniers dans ces prisons.

Quant au manque d'emploi régulier pour les prisonniers dans cette classe de prisons, c'est un mal auquel il sera difficile, sinon impossible, de remédier.

Mais le plus grand mal de notre système de prison est à présent, comme nous l'avons dit, les relations incessantes des prisonniers entre eux, et nous pouvons remédier efficacement à ce mal en pratiquant le système de la réclusion solitaire des prisonniers. (*)

L'on recommande que cette punition de la réclusion solitaire soit substitué à la punition nominale des "travaux forcés," à laquelle les prisonniers sont généralement condamnés, mais qui n'est pas et ne peut pas être mise à exécution dans un cas sur cent. Si ce changement était opéré, l'on recommande de plus (à cause de la plus grande rigueur de la punition) que la longueur ordinaire de l'emprisonnement soit réduite d'environ au tiers de celui que l'on inflige maintenant. Les avantages qui découleraient de l'introduction de ce système de la réclusion solitaire dans nos prisons communes, peuvent être brièvement récapitulés comme suit :

- 1°. La punition serait plus terrible pour les prisonniers, et son influence répressive serait par conséquent plus grande ;
- 2°. L'influence morale exercée sur l'esprit des prisonniers ne pourrait guère manquer d'être salutaire ;
- 3°. Et par-dessus tout, il mettrait un terme efficace au système de corruption et de démoralisation qui doit se pratiquer dans toute les prisons où les prisonniers, quelque bien classifiés qu'ils soient, peuvent s'associer librement ensemble. Nos prisons cesseraient d'être, comme elles l'ont été jusqu'ici, des écoles d'infamie et des pépinières de vice et de crime.

L'on attache à ce résultat de l'introduction du système de la "réclusion solitaire" dans nos prisons communes, savoir : la cessation de la démoralisation et de la corruption dont

(*) Pour les arguments détaillés apportés en faveur du principe de la *réclusion solitaire* dans les prisons communes, je prends la liberté de renvoyer à la brochure que j'ai publiée sous le titre de : "*Glance at the present state of the common gaols of Canada.*"

elles ont été les centres jusqu'ici, une importance plus grande encore qu'à ses influences répressives.

4° Il diminuerait immédiatement (probablement de la moitié au moins) la moyenne du nombre des prisonniers détenus dans nos prisons, et par conséquent doublerait de fait l'espace de nos prisons.

5° Il diminuerait les frais d'entretien de nos prisons dans la même proportion, ou à peu près, qu'il réduirait le nombre moyen des prisonniers qui y sont détenus.

6° Il tendrait à produire ce qu'il est très désirable de voir établir : l'uniformité de la punition dans les prisons.

Il est à peine nécessaire de remarquer que, tant que les prisonniers seront condamnés aux "travaux forcés," et qu'il n'y aura pas de moyens convenables, dans la plupart de nos prisons, d'appliquer systématiquement la sentence, il devra y avoir de grandes inégalités dans la discipline pénale de nos différentes prisons. La rigueur de la punition des prisonniers dépendra de fait, non pas de la sentence du juge, mais des moyens que les autorités auront, dans n'importe quelle prison, de faire exécuter le "travail forcé."

Il aurait encore cet avantage collatéral, qui mérite d'être mentionné, de faire disparaître la nécessité, pour le juge, de répéter tous les jours la farce solennelle de prononcer des sentences qu'il sait parfaitement, de même que le prisonnier et le public, ne pouvoir être exécutées.

L'état actuel de nos prisons communes, justifierait, pense-t-on, l'introduction immédiate du changement proposé, bien que tous les avantages que l'on devra en retirer ne pourront être réalisés que lorsque toutes les prisons communes de la province seront modifiées de manière à être conformes aux dispositions du statut, et lorsque les prisons centrales auront aussi été établies.

SECONDE CONDITION.

Des édifices adaptés à l'application du système de discipline ordonnée par les règles.

Ici, il n'est nécessaire que de faire les quelques remarques suivantes :—

1° Que, ainsi que nous l'avons déjà dit, nous regardons l'établissement d'un certain nombre de "prisons centrales" comme étant nécessaire à l'organisation de quelque chose qui se rapproche d'un système satisfaisant de prisons en Canada.

2° Que, à l'égard des modifications exigées par le statut qui régit nos prisons communes,* le bureau est d'opinion qu'il faudrait trouver quelque moyen plus efficace pour obliger les conseils municipaux de se conformer aux dispositions de la loi, lorsqu'ils négligent ou refusent de faire des changements nécessaires dans les édifices des prisons.

Il n'est pas rare que tous les efforts du bureau aient complètement échoué contre la mauvaise volonté des conseils de comté à faire à leurs prisons les travaux nécessaires pour les modifier ou les améliorer. Le bureau ne peut que faire des remontrances et donner des conseils. Il ne peut pas forcer les conseils de comté de faire les améliorations, quelqu'en soit la nécessité, et quelque clairement qu'elles soient exigées par le statut. La seule chose qui reste à faire au bureau dans ces cas, est d'attirer l'attention du gouvernement exécutif sur la conduite de ces municipalités récalcitrantes, et de solliciter son intervention. C'est ce qui a été fait dans quelques cas, mais comme l'exécutif n'a pris aucune mesure à ce sujet, les rapports du bureau se sont trouvés complètement paralysés.

L'on recommande donc que le statut soit amendé de manière à fournir des moyens plus prompts et plus efficaces de forcer les conseils de comté à en exécuter les sages dispositions au sujet des changements et additions aux prisons actuelles.

TROISIÈME CONDITION.

Un personnel suffisant de bons officiers.

Parlons d'abord des *prisons centrales*. Ces prisons seraient nécessairement, comme le pénitencier, entièrement placées sous le contrôle du gouvernement, et, comme le pénitencier aussi, devraient avoir un préfet, et deux aumôniers, l'un protestant et l'autre catholique, qui pourraient aussi agir comme maîtres d'école.

* Voir chap. 110, Stat. Ref. Canada.

Quant aux autres prisons, c'est-à-dire les *prisons communes* distinctes des prisons centrales, le très-petit nombre de prisonniers qui y sont ordinairement enfermés (nombre qui serait aussi fort diminué si l'on établissait des prisons centrales) ne serait probablement pas jugé suffisant, dans ce pays, pour justifier l'emploi d'aumôniers ou de maîtres d'école dans chaque prison, bien que ces officiers soient attachés à chaque prison en Angleterre et en Irlande.

L'on croit cependant que l'on pourrait faire beaucoup pour remédier au mal criant de notre système de prisons,—l'absence complète de tout moyen de pourvoir aux besoins spirituels de nos prisonniers,—soit en assignant à l'aumônier de la prison centrale le devoir de rendre des visites déterminées aux autres prisons rattachées à ces "prisons centrales;" ou bien, si l'on trouvait que cela serait trop de besogne pour un seul homme, un autre aumônier pourrait être nommé pour le groupe entier des prisons communes de chaque division dans laquelle il y aurait une prison centrale.

Par ce moyen, l'on supplerait, quoique imparfaitement, aux besoins religieux de tous les habitans de nos prisons.

QUATRIÈME CONDITION.

De fréquentes et minutieuses inspections des prisons.

A ce sujet, le bureau disait ce qui suit, dans son rapport annuel de 1860 :—

"La loi exige aujourd'hui deux visites d'inspection par année à chaque prison, par un ou plusieurs inspecteurs. Les nombreux devoirs des inspecteurs rendent difficile qu'ils fassent plus de deux visites, excepté dans des cas d'urgence, aux prisons ordinaires de comté."

Le bureau ne peut que reconnaître que deux visites d'inspection par année ne sont pas suffisantes. Il est absolument essentiel, à son avis, pour l'application efficace d'un système de discipline de prison, qu'il y ait de fréquentes et minutieuses inspections des prisons. Cette inspection ne peut être faite que par des personnes résidant dans le voisinage immédiat de la prison. Le bureau recommanderait donc respectueusement que *des bureaux locaux de surintendants non-payés* fussent nommés pour chaque prison du Haut et du Bas-Canada.

Dans le Haut-Canada, le bureau local pourrait peut-être se composer du juge du comté, du préfet du comté, et du maire de la cité ou de la ville dans laquelle la prison serait située. Toutes ces personnes pourraient être *ex officio* membres de ce bureau local.

Dans le Bas-Canada, le bureau local pourrait se composer du juge du district, du maire du village ou de la paroisse où la prison serait située, et du préfet du comté.

Le bureau local devrait veiller à ce que les règles de la prison fussent strictement observées, et à ce que les officiers remplissent efficacement les devoirs de leurs charges.

Il devrait faire rapport au bureau des inspecteurs de toute infraction aux règles de la prison, ou de toute autre chose qui se rattacherait à la prison qu'il aurait à surveiller.

Il serait peut-être désirable d'ajouter aux trois membres *ex officio* du bureau local de surintendants, deux ou trois magistrats qui seraient choisis à cet effet au commencement de chaque année par le conseil municipal du comté.

Et comme la loi exige que les conseils de comté du Haut-Canada fournissent en premier lieu les approvisionnements de la prison, il ne semble que raisonnable que ces corporations aient quelque contrôle sur l'administration de la prison. En outre, il ne pourrait résulter que de grands avantages de donner à quelques-uns des principaux citoyens de chaque comté un intérêt et une part dans l'administration des prisons. L'ignorance et l'apathie générales du public en tout ce qui touche à la discipline des prisons, sont l'un des grands obstacles dans la voie de toute amélioration du système. L'organisation permanente de ces bureaux locaux dans chaque comté et district de la province, composés des principaux citoyens de la localité, pourrait certainement être un moyen très-utile de créer une saine opinion publique sur ce sujet. Chaque bureau servirait à éveiller, dans sa localité, un intérêt que l'on ne ressent pas aujourd'hui dans les questions qui se rattachent à la discipline des prisons; les recherches et les discussions sur ces sujets en seraient encouragées, et, comme conséquence nécessaire, l'on aurait généralement des idées plus justes et plus libérales, et une saine opinion publique se formerait ainsi graduellement sur ces questions. Ce résultat nécessaire de l'établissement des bureaux locaux proposés serait d'une immense importance, car il est presque inutile de dire que jusqu'à ce qu'une telle

opinion publique ait été formée, jusqu'à ce que l'esprit public ait été amené à comprendre la portée et la signification de ces questions, toute grande ou importante réforme dans notre système de prison sera presque impossible.

Si de pareils bureaux existaient, il serait probablement inutile que les inspecteurs fissent deux visites par année à chaque prison. Une visite par année de leur part serait suffisante, à moins que quelque cause spéciale ne rende une autre visite nécessaire. De cette manière, l'on ferait une grande économie dans les dépenses, et les inspecteurs auraient beaucoup plus de temps à consacrer à l'étude des nombreuses et difficiles questions dont ils ont à s'occuper.

En Angleterre et en Irlande, il y a pour chaque prison, un bureau local d'inspecteurs ou visiteurs semblable à celui que recommande le bureau pour chaque prison du Canada.

En terminant, les recommandations brièvement présentées ici peuvent être résumées comme suit :—

L'établissement d'une nouvelle catégorie de prisons, qui tiendraient le milieu entre les prisons de comté et le pénitencier provincial, appelées *prisons centrales*, placées sous le contrôle du gouvernement, et destinées aux prisonniers dont le temps d'emprisonnement doit dépasser trente ou quarante jours, et être moindre de trois ans. La discipline de ces institutions devrait ressembler à celle du pénitencier : les prisonniers devraient y recevoir une instruction régulière, et leur travail devrait être utilisé pour le public.

Les lois relatives aux prisons maintenant en existence en Canada, c'est-à-dire, aux prisons communes, devraient être amendées de manière à forcer les municipalités à se soumettre plus promptement aux salutaires dispositions du statut quant aux modifications et additions exigées dans les édifices, de manière à substituer la "réclusion solitaire," en raccourcissant le terme de cette réclusion, à la condamnation illusoire aux "travaux forcés," afin d'établir une surveillance plus efficace des prisons en créant un bureau local de surintendants dans chaque comté du Haut-Canada et dans chaque district du Bas-Canada.

Si ces changements étaient apportés dans notre système de prisons,—et l'on pourrait les faire à très-peu de frais,—ce système aurait un bien meilleur effet répressif et réformatif qu'il n'en a jamais eu, et la conséquence nécessaire et très-heureuse serait une diminution sensible du nombre des crimes commis dans le pays.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé),

E. A. MEREDITH.

12 septembre 1864.

APPENDICE SPÉCIAL.—B.

SUBSTANCE d'un Mémoire soumis au Gouvernement par le Bureau des Inspecteurs au sujet de l'urgente nécessité d'accroître les Asiles d'Aliénés dans le Haut et le Bas-Canada.

Malgré les efforts faits par le gouvernement depuis huit ou dix ans pour accroître les moyens de logement des aliénés, surtout dans le Haut-Canada, la demande de l'accroissement des asiles est aussi pressante que jamais. Tous les asiles (à la seule exception de l'asile inachevé de Rockwood) sont aujourd'hui aussi encombrés qu'ils peuvent l'être, et quelques uns d'entre eux, notamment celui de Beauport, sont beaucoup plus remplis qu'ils ne devraient l'être, au grand détriment des malades qui y sont admis.

Le nombre des aliénés dans le Haut-Canada ne peut être de moins de 1,400 ou 1,500 * y compris les idiots et les incurables. Sur ce nombre, il y avait dans les asiles du Haut-Canada, au commencement de 1864, 914 aliénés. Le nombre de ceux qui, à cette époque, avaient besoin d'une place dans ces asiles devait probablement être de 500 à 600. Sur ce nombre, il y en avait environ une trentaine de disséminés dans les différentes prisons communes du Haut-Canada, ce qui laissait une balance de plus de 500 aliénés et idiots qui restent dans leurs familles ou sont envoyés dans les asiles à l'étranger.

Mais ce n'est pas tout. Il faut encore ajouter à ce nombre tous les aliénés enfermés dans l'asile succursale temporaire de Toronto. L'édifice dans lequel ils sont abrités appar-

* Le recensement de 1861 porte le nombre des aliénés dans le Haut-Canada à 1631.

tient à l'Université de Toronto. Il fut converti par le gouvernement, il y a une dizaine d'années, en asile temporaire pour faire face aux besoins urgents du moment. Mais les autorités municipales et de l'Université demandent aujourd'hui instamment que l'on enlève ces aliénés de cet édifice, car leur présence empêche toute amélioration du parc public, et nuit aussi beaucoup à la vente des lots du parc dans le voisinage de cet édifice.

L'on peut donc supposer que le gouvernement sera forcé d'abandonner cet asile temporaire dans le cours d'une année ou deux, au plus. Le nombre des malades maintenant traités dans cet asile (disons 80) doit donc être ajouté au total de ceux pour lesquels il faut trouver un logement dans le Haut-Canada,—ce qui porte le nombre des aliénés qui manquent de logement en ce moment à 580.

Revenant maintenant au Bas-Canada, nous croyons que le nombre total des aliénés dans cette section de la province, y compris les idiots et les incurables, ne peut être porté à moins de 1,300 ou 1,400. * Sur ce nombre, il y en avait, au commencement de 1864, 562 dans les deux asiles de la province inférieure. Le nombre total de ceux qui n'ont pas de logement dans les asiles ne peut donc guère être moindre de 700, dont 20 ou 30 sont probablement enfermés dans les prisons communes.

Mais il faut ajouter à ce chiffre l'excédant de ceux qui sont aujourd'hui enfermés dans l'asile de Beauport, soit une centaine, et tous ceux de l'asile de St. Jean, soit 10, parce que cette bâtisse ne devrait pas être tolérée comme asile un instant de plus qu'il n'est absolument nécessaire.

En prenant l'ensemble de ces chiffres, nous voyons que le nombre total des aliénés dans le Bas-Canada pour lesquels il faut nécessairement des asiles, est de 800 à 900.

Et pour répondre à ces besoins pressants, le bureau ne peut que renouveler les recommandations qu'il faisait en 1862.

POUR LE HAUT-CANADA.

1. Terminer aussitôt que possible l'asile provincial des aliénés à Toronto, en construisant les ailes conformément aux premiers plans, tout en les modifiant dans les détails, comme de raison, si c'est nécessaire.

2. Terminer l'asile de Rockwood, à l'exception des ailes qui ne sont pas encore commencées, et déclarer que cette institution servira d'asile général pour la partie Est du Haut-Canada.

POUR LE BAS-CANADA.

3. Construire un nouvel et plus grand asile pour la partie occidentale du Bas-Canada, au lieu de celui dont on se sert en attendant à St. Jean.

Le bureau sait que ses recommandations, si elles sont suivies, entraîneront de très fortes dépenses pour commencer. Mais il suffit de dire que ces dépenses, quelles qu'elles soient, peuvent être non seulement justifiées, mais réclamées au nom de la bienfaisance et de la charité chrétienne; et l'on peut aussi démontrer que ces dépenses peuvent être apyées sur des raisons de prévoyante économie.

Il en coûtera sans doute beaucoup pour pourvoir au logement convenable des aliénés, mais refuser complètement de le faire, ou le faire à demi, serait encore plus coûteux avec le temps.

Il est maintenant de principe établi que dans ces matières "*l'insuffisance des logements pour les aliénés accroît le nombre des incurables,*" et par conséquent accroît aussi le fardeau qui retombe sur l'état, tandis que l'argent convenablement employé à temps pour cet objet "produit un bon intérêt sous forme de guérisons plus promptes et par conséquent moins coûteuses, et par le retour plus prompt des malades à des occupations profitables,"—ce qui est une considération importante pour ceux qui, pour des raisons d'économie, soulèvent des objections à l'accroissement du nombre des asiles.

A l'égard de la demande de nouveaux asiles dans le Bas-Canada, il faut remarquer que l'agrandissement considérable apporté à l'asile de Beauport, donnera probablement place à 200 nouveaux malades, ou au moins 100 de plus que le nombre de ceux qui sont aujourd'hui traités dans cette institution, ce qui diminue d'autant la demande de logement dans cette section de la province.

* Le recensement de 1861 porte le nombre total des aliénés dans le Bas-Canada, à 2,041. Cependant, l'on croit que ce chiffre est exagéré.

RAPPORT SPÉCIAL

DE

M. J. C. TACHÉ.

1864.

J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les institutions que j'ai visitées en ma qualité d'inspecteur des asiles, prisons, etc., dans le cours de l'année 1864.

Ayant dans le mois d'août été nommé au poste que je remplis actuellement au département de l'agriculture et des statistiques, je cessai de ce moment d'agir comme président du bureau des inspecteurs.

Comme à raison de cette circonstance, il m'a été impossible de terminer les travaux de l'année par l'étude des rapports des principaux officiers des institutions et l'achèvement des différentes investigations instituées, il ne me serait pas de consigner ici mes opinions individuelles, vu que j'ai cessé de prendre part aux délibérations des membres du bureau, mes ci-devant collègues.

J'aurais aimé à donner, dans mon rapport final comme inspecteur, un exposé complet de l'expérience que j'ai acquise dans le cours des cinq années que j'ai vouées au service des institutions charitables et pénales de mon pays; mais le temps ne me permet pas d'entreprendre une tâche qui serait nécessairement longue et ardue.

Je me bornerai donc à énumérer les visites que j'ai faites aux diverses institutions soit seul soit en compagnie de mes ci-devant collègues, du 1er janvier au 11 août 1864.

I.

HOPITAUX.

J'ai visité les hôpitaux de la Grosse-Isle ainsi que leurs succursales, le 20 juillet, et l'hôpital de marine, le 11 février.

II.

ASILES D'ALIÉNÉS.

J'ai visité l'asile de Beauport le 11 février, le 15 mars et le 11 juillet.

L'asile de Toronto, le 5, le 6 et le 7 avril, et le 17 et le 18 mai.

L'asile de Rockwood, le 30 mars, le 30 avril, le 25 mai et le 17 juin.

L'asile de Malden, le 19 et le 20 mai.

L'asile d'Orillia, le 14, le 15 et le 16 mai.

L'asile de St. Jean, le 23 juin.

La succursale de l'université à Toronto, le 18 mai.

III.

INSTITUTIONS PÉNALES.

J'ai visité le pénitencier provincial du 29 mars au 4 avril, du 29 avril au 2 mai, le 24, le 25, et le 26 mai, et le 16 et le 17 juin.

La réforme de St. Vincent de Paul, le 20, le 21 et le 22 juin.

La réforme de Pénitencouchine, le 11 et le 13 avril.

IV.

PRISONS.

J'ai visité la prison de Kamouraska le 4 janvier et le 3 août.

La nouvelle prison de Québec le 11 février et le 11 juillet ; la vieille prison le 19 avril.

La prison de Kingston, le 1er avril.

La prison de Toronto, le 6 avril.

La prison de Montréal, le 8 avril et le 18 juin.

La prison de St. Hyacinthe, le 19 avril.

La prison de Barrie, le 4 mai.

La prison de St. Jean, le 23 juin.

La prison de Sorel, le 24 juin.

La prison des Trois-Rivières, le 25 juin.

La prison de Beauce, le 15 juillet.

La prison d'Arthabaska, le 22 juillet.

La prison de Sherbrooke, le 23 juillet.

La prison de Montmagny, le 30 juillet.

La prison de Rimouski, le 11 août.

J. C. TACHÉ.

Québec, 1865.

RAPPORT SPECIAL

DE

M. E. A. MEREDITH.

1864.

PRISONS DU COMTÉ DE HASTINGS, BELLEVILLE.

J'ai visité cette prison le 7 octobre en compagnie du shérif. Elle est toujours une des plus mauvaises prisons du Haut-Canada. Ses défauts ont maintes et maintes fois été énumérés dans les rapports précédents. Il est vrai pourtant que le conseil du comté a fait faire une ou deux petites améliorations que je recommandais dans mon mémoire de l'année dernière, cependant la prison ne sera jamais ce qu'elle doit être tant que l'intérieur tout entier n'aura pas été changé et qu'elle ne sera pas entourée d'un bon mur. A part les vices de construction j'ai remarqué dans le livre des inspecteurs plusieurs cas où les réglemens de la prison sont habituellement négligés.

D'abord les prisonniers ne sont pas pourvus des vêtements particuliers à la prison.

En second lieu les cellules ne possèdent pas le mobilier nécessaire.

L'inspecteur du comté me fit une visite et nous avons discuté tous deux la possibilité de changer l'intérieur de la prison. Je lui remis le mémoire imprimé du bureau au sujet de la construction des prisons et il me promit de préparer un plan suivant les vues exprimées dans ce mémoire.

Régime alimentaire.

On observe maintenant le régime alimentaire des prisons, et les rations ne coûtent plus par tête qu'environ 8½ centins par jour.

PRISON DU COMTÉ DE BRANT, BRANTFORD.

J'ai visité cette prison le 4 juillet en compagnie du shérif. Il y avait alors 24 prisonniers—14 hommes et 10 femmes. L'addition à cette prison était terminée et occupée à la fin de 1863. Elle est solidement bâtie et contient 24 cellules, dont 8 doubles, ou cellules de jour et de nuit. La vieille prison que l'on occupe toujours ne contient que 11 cellules. Malgré cet agrandissement remarquable de la prison, je l'ai trouvée encore bien encombrée lors de ma visite, du moins dans certaines parties. Ceci était dû à ce qu'un quartier et plusieurs cellules étaient exclusivement abandonnés à un aliéné, et aussi à ce qu'un autre quartier destiné aux jeunes délinquants n'était pas habité. Je m'efforçai de faire comprendre au shérif et au guichetier (le geôlier n'était pas présent) la nécessité de séparer autant que possible les prisonniers les uns des autres, et je leur dis qu'ils pourraient bien à cet effet se servir du quartier des jeunes délinquants, en ayant bien soin de n'y placer cependant que les prisonniers les moins dangereux, de crainte qu'on y amène des jeunes gens pendant leur détention.

Régime alimentaire.

On a attiré, l'année dernière, l'attention des autorités de la prison sur le fait que, en violation d'une règle absolue, le geôlier avait fourni en vertu d'un contrat les provisions aux prisonniers. Cette condamnable pratique se poursuit encore et les rations ne coûtent pas moins de 20 centins par tête par jour, à peu près trois fois autant que dans les comtés voisins.

Ameublement.

On n'a pas encore ici les lits prescrits par les règlements. Ces lits coûtent peu, et non seulement ils préservent la santé et la propreté, mais ils conservent les articles de literie.

J'ai entré dans le livre des inspecteurs les quelques observations ci-dessus, et j'ai aussi averti les autorités qu'elle devaient prêter attention à certains autres détails du ressort de l'économie intérieure de la prison.

Service religieux.

Il n'y a pas d'office religieux le dimanche. Cependant un prédicateur laïque du lieu vient généralement visiter la prison ce jour là.

PRISON DU COMTÉ DE HALDIMAND, CAYUGA.

J'ai visité cette prison le 5 juillet.—Il y avait alors 9 prisonniers, tous des hommes, dont l'un était aliéné.

La prison était dans toutes ses parties extrêmement nette et propre.

On n'avait pas encore commencé dans cette prison à part quelques légères modifications—les améliorations recommandées par le bureau. J'ai remarqué avec plaisir cependant que le drainage des lieux d'aisance avait été amélioré et que ces derniers n'exhalent plus d'odeur nuisible.

Les cellules ont été garnies depuis l'année dernière de lits, de draps et d'oreillers. Cependant les lits ne sont point d'après le dernier modèle, et en outre qu'ils sont plus coûteux ils offrent l'inconvénient que leurs pieds peuvent être promptement convertis en armes dangereuses.

Vêtements.

Les prisonniers n'ont point encore les vêtements prescrits par les règlements.

Régime alimentaire.

Le gardien de la prison continue toujours à fournir aux prisonniers les aliments nécessaires. Les rations coûtent par tête 25 centins par jour. Le geôlier m'a cependant informé que les autorités avaient demandé des soumissions pour l'approvisionnement de la prison mais que personne n'en avait présenté.

Service religieux.

Il n'y a pas de service le dimanche dans cette prison.

PRISON DU COMTÉ DE KENT, CHATHAM.

J'ai visité cette prison le 1er juillet, et l'ai trouvée généralement propre.

Il y avait 9 prisonniers : 7 hommes et 2 femmes, dont l'une était aliénée.

En 1863 M. l'inspecteur O'Neil et moi nous avons suggéré de faire quelques changements et quelques améliorations dans la cour de la prison afin de la rendre plus convenable et plus sûre. Nous avons aussi consigné dans le livre le fait que les règlements n'étaient pas suivis dans les cas suivants :

- 1°. Les règlements n'ont pas été imprimés et affichés comme il est ordonné ;
- 2°. On n'a pas donné aux prisonniers les vêtements prescrits.
- 3°. Les cellules manquent de lits et du mobilier prescrit.
- 4°. Il n'y a pas, la nuit, de moyens suffisants de communication entre le quartier des prisonniers et le gardien de la prison.

Je regrette de dire que les choses sont encore absolument dans le même état qu'à l'époque de ma visite l'année dernière.

J'ai remarqué que tous les prisonniers (à l'exception d'un débiteur) étaient placés dans le même quartier et que le second quartier destiné aux hommes était tout à fait désert—je fis observer en termes très-forts au geôlier la nécessité de mettre en pratique autant que possible le principe de la séquestration des prisonniers, lors même que cela devrait causer un peu plus de trouble aux officiers de la prison.

Service religieux.

Il n'y a jamais de service religieux dans cette prison et nul ministre ne la visite jamais à moins d'une demande spéciale.

Occupation.

Les prisonniers n'ont rien autre chose à faire qu'à scier et fendre le bois pour la cour et la prison.

PRISON DES COMTÉS-UNIS DE NORTHUMBERLAND ET DURHAM—GOBOURG.

J'ai visité cette prison le 24 juin ; il y avait 18 prisonniers, 14 hommes et 4 femmes dont une aliénée.

La prison était propre et en bon ordre.

Régime alimentaire.

On ne se conforme pas absolument ici au régime prescrit par les règlements des prisons ; cependant le coût des rations des prisonniers a considérablement diminué depuis l'année dernière. En 1863, le coût par jour était de 18½ centins par prisonnier—maintenant il n'est que de 12½ centins ; l'année dernière c'était le gardien de la prison qui fournissait les vivres—cette année ils sont fournis en vertu d'un contrat conformément aux règlements. Il n'y a pas de doute que le prix des rations baisserait encore si l'on observait strictement le régime prescrit par les règles.

Vêtements.

On procure maintenant les vêtements prescrits à tous les prisonniers qui doivent en avoir en vertu des règlements. L'année dernière on n'a pas observé les règles sur ce point.

J'ai laissé un mémoire dans le livre des inspecteurs pour attirer l'attention des autorités de la prison sur la négligence à observer les règles dans les cas ci-dessus.

J'ai visité cette prison une deuxième fois le 17 décembre, et l'ai trouvée dans une propreté et un bon ordre parfaits.

Règlements.

Bien que j'ai fait observer, lors de ma dernière visite et de mes visites précédentes, que les règlements de la prison n'avaient été ni affichés dans la prison, ni imprimés, ils ne l'ont pas été davantage depuis.

Ameublement.

Les cellules n'ont pas été pourvues de l'ameublement prescrit par les règlements.

J'ai de nouveau attiré l'attention des autorités sur ce sujet en laissant une note dans le livre des inspecteurs et leur ai exprimé ma surprise en voyant qu'un homme et un petit garçon étaient confinés dans la même cellule et n'avaient qu'un lit pour eux deux. Il n'y a pas de règle plus importante que celle qui ordonne de donner à chaque prisonnier une cellule de nuit séparée, et comme ici il y a des cellules en quantité suffisante, il n'y a pas d'excuse possible pour la violation d'une règle aussi formelle et aussi nécessaire.

Service religieux.

On a repris dans les prisons dernièrement le service religieux du dimanche que l'on avait interrompu durant l'été et l'automne. Ce sont en général des étudiants du collège Victoria qui font ce service.

Lors de ma dernière visite il y avait 19 prisonniers dans la prison, 13 hommes et 6 femmes.

PRISON DES COMTES-UNIS DE STORMONT, DUNDAS ET GLENGARRY—CORNWALL.

J'ai visité cette prison le 8 octobre. Il n'y avait que quatre prisonniers dont deux aliénés.

Les grands jurés ont tant de fois et si énergiquement condamné cette prison, et le bureau dans ses rapports a si longuement décrit ses défauts, qu'il n'est pas nécessaire d'en parler si ce n'est pour dire qu'il y a rien de changé pour le mieux.

Afin de remédier un peu au manque de cellules, j'ai suggéré aux autorités de se servir des chambres destinées aux débiteurs tant qu'il n'y aura point de débiteurs d'incarcérés—pour l'usage des prisonniers ordinaires les moins dangereux.

J'ai remarqué aussi qu'on négligeait l'observation des règles dans les cas suivants :—

1° Les prisonniers n'ont pas les vêtements requis par les règlements de la prison.

2° Les cellules ne sont pas pourvues des divers articles d'ameublement nécessaires.

3° Il n'est pas possible de faire prendre les bains ou de faire laver les prisonniers à leur arrivée.

4° La cour de la prison est inaccessible du côté de la prison et est pas conséquent inutile.

Tous ces cas sont des violations flagrantes de règles importantes, et cependant on pourrait y remédier sans qu'il en coûtât beaucoup.

Il est à peu près inutile de dire que tous les prisonniers étaient extrêmement malpropres. Privés des moyens de se laver eux-mêmes et des vêtements de la prison, les prisonniers ne peuvent qu'être malpropres. Leurs cellules et la prison entière n'étaient nullement propres.

Comme les prisonniers ne peuvent aller dans les cours de la prison, conséquemment ils ne peuvent pas non plus scier ni fendre le bois pour la cour en la prison—et le comté est obligé de payer chaque année une jolie somme pour faire faire ce travail au dehors. C'est là une preuve frappante de la sage économie des municipalités.

PRISON DU COMTE DE WENTWORTH—HAMILTON.

J'ai visité cette prison le 27 juin : comme toujours elle était d'une extrême propreté. Cependant elle était terriblement encombrée : il y avait 36 hommes (dont 6 jeunes garçons) et 28 femmes. On comprendra facilement quel devait être en effet l'encombrement quand on saura qu'il n'y a que 33 cellules en tout. Pour obvier tant soit peu à ce grand inconvénient, j'ai recommandé l'année dernière aux autorités de faire usage des chambres des débiteurs quand elles ne sont pas occupées par ces derniers (ce qui arrive fréquemment) pour certains prisonniers, par exemple, les jeunes gens ou ceux qui sont incarcérés pour une première offense. J'ai eu le plaisir de voir que l'on avait suivi mon conseil, et lors de ma visite les chambres des débiteurs étaient occupées par trois femmes et un garçon (ou plutôt un enfant) de sept ans à peine, qui avait été emprisonné pour avoir fait périr sa sœur dans un puits. L'enfant me parut n'avoir pas beaucoup de raison. Les prisonnières se plaignirent beaucoup de la chaleur et ce n'était pas sans raison, puisque le thermomètre s'était tenu pendant une semaine à 90° dans les cellules, et quelques-unes étaient habitées par 4 prisonnières.

Matrone.

J'ai tâché de faire comprendre aux autorités qu'il serait utile d'avoir une matrone adjointe, du moins pendant quelques heures chaque jour, afin de pouvoir faire travailler les femmes plus constamment, et aussi de ne jamais les laisser seules ensemble dans le corridor sans que la matrone ou son adjointe ne fut avec elles.

Il est superflu de dire qu'on a besoin ici d'une nouvelle et vaste prison. Le bureau en a souvent parlé aux autorités du comté ; mais, (pour des raisons détaillées longuement dans les rapports précédents) il y a apparence qu'on ne prendra pas la moindre mesure pour bâtir une nouvelle prison, tant que l'exécutif ne s'en occupera pas, voire même la législature peut-être.

PRISON DU COMTÉ DE MIDDLESEX, LONDON.

J'ai visité cette prison le 29 juin. J'y ai trouvé 45 prisonniers ; 29 hommes et 16 femmes.

Cette prison était parfaitement propre.

Manque de logement.

Bien qu'il n'y ait pas tout-à-fait autant de prisonniers dans la prison que l'année dernière, il y en a encore plus cependant qu'elle ne peut raisonnablement en contenir. Afin de donner plus de logement, j'ai fortement recommandé aux autorités du comté, l'année dernière, de diviser en cellules, comme dans l'aile sud, les salles de l'aile Nord de la prison. Par ce moyen, l'on se procurerait un nombre considérable de cellules simples. Jusqu'à ce jour cependant l'on n'a malheureusement pas suivi mon conseil ; lors de ma visite il se trouvait un aliéné dont la présence dans la prison ne contribuait pas peu à ajouter à la confusion. Comme il était violent et tapageur on lui avait abandonné un quartier entier renfermant cinq cellules séparées, et ainsi l'on se privait de l'usage de quatre cellules. C'est là un des désavantages, et non pas le plus grand, de cette coutume perverse et barbare qui prévaut si généralement dans le Haut-Canada, de se servir des prisons communes comme d'un passage pour faire arriver les malheureux aliénés aux asiles. C'est certainement agir indignement envers les prisonniers que de jeter au milieu d'eux dans une prison déjà encombrée, un aliéné violent, tapageur et malpropre ; mais, c'est être encore plus injuste et plus cruel envers ce pauvre aliéné dont la maladie peut devenir incurable grâce à sa détention pendant quelques mois, dans un hôpital aussi compromettant.

J'ai été bien aise de voir que les autorités du comté conformément à ma demande avaient jeté les fondements d'une bâtisse détachée dans la cour des femmes, pour servir de buanderie. Quand cette bâtisse sera terminée la chambre qui sert aujourd'hui de buanderie pourra, suivant sa destination primitive, servir d'hôpital pour les prisonnières.

Durant les deux dernières années tous les vêtements de la prison ont été faits par les prisonnières sous la direction de la matrone. Ce sont elles aussi qui font le lavage et le raccommodage, et elles épargnent ainsi chaque année une somme considérable au comté.

RÉGIME ALIMENTAIRE.

Ici comme dans plusieurs autres prisons que j'ai visitées durant l'été, plusieurs prisonniers se sont plaints de la ration de gruau. Ils m'ont dit que souvent surtout dans les grandes chaleurs, après qu'ils avaient eu du gruau tous les jours pendant quelques temps, ils ne pouvaient plus en manger, et les officiers de la prison m'ont répété que c'était le cas. J'ai fait remarquer que les règlements permettaient de substituer divers autres articles s'il était nécessaire aux rations de gruau.

Il serait bon de se ménager par une clause du contrat d'approvisionnement de la prison, le droit de changer le régime quand les autorités le jugeront nécessaire. En effet, dans les plus grandes prisons on pourrait fixer la quantité de rations de gruau à donner, et pour le reste des rations on prendrait les plus convenables parmi celles autorisées par les règlements. De cette manière le régime alimentaire des prisonniers pourraient être changé à des époques fixes.

Les escaliers qui conduisent du premier au second étages sont raides et dangereux : comme un grand nombre de prisonniers s'en servent chaque jour on devrait faire quelque chose pour les rendre plus sûrs.

PRISON DU COMTÉ D'ESSEX, SANDWICH.

J'ai visité cette prison le 1er juillet. Il y avait 18 prisonniers, 15 hommes et 3 femmes. Le nombre moyen de prisonniers ici est plus grand cette année que l'année dernière. Cette augmentation semble due à l'affluence des déserteurs et des autres mauvais sujets qui ont passé les lignes.

Dans mon mémoire de l'année dernière j'ai attiré l'attention sur divers cas où les règlements de la prison étaient tout-à-fait négligés. Entre autres, j'ai fait remarquer que les cellules manquaient de lits et de bien d'autres objets nécessaires. Aujourd'hui, c'est encore la même chose.

J'ai trouvé plusieurs prisonniers condamnés jouant aux dames, et j'ai averti les officiers de la prison de ne plus permettre cet amusement à l'avenir.

Service religieux.

Il n'y a pas de service divin le dimanche : mais le ministre de l'église épiscopale visite généralement les prisonniers le samedi.

PRISON DU COMTÉ DE LAMBTON, SARNIA.

J'ai visité cette prison le 2 juillet en compagnie du shérif. Il y avait 5 prisonniers, 3 hommes et 2 femmes. Le bureau s'est réuni à cette prison au mois de mai dernier pour s'enquérir des circonstances relatives à l'évasion d'un certain nombre de prisonniers au commencement de l'année dernière. Il a laissé dans le livre des inspecteurs une note pour attirer l'attention des autorités du comté sur certains défauts et besoins de la prison, entre autres, le patron défectueux des lits dont les pieds ont déjà servi aux prisonniers de la prison, et l'absence d'une clochette d'alarme dans la chambre du geôlier et qui pourrait être mise en jeu de la chambre du guichetier. Dans mon mémoire de l'année dernière j'avais fait remarquer ce besoin d'une cloche d'alarme dans les quartiers des prisonniers ; on n'a pris aucune mesure pour exécuter les importantes et peu coûteuses améliorations recommandées par le bureau ; mais le shérif me dit que la note du bureau avait été mise devant le conseil du comté à une récente session, et que ce dernier avait décidé d'y faire droit.

J'ai pris occasion d'attirer l'attention sur les faits suivants, dans une note entrée dans le livre des inspecteurs.

1° La nécessité de mettre une cloche d'alarme dans le quartier où logent les femmes.

2° L'utilité d'une clôture de planche dans la cour des femmes de manière à dérober les femmes lorsqu'elles y sont, aux regards des hommes et à les empêcher de communiquer avec eux.

Le shérif m'a dit qu'une grande partie des prisonniers incarcérés l'année dernière était des déserteurs (*shedaddlers*) venus des Etats-Unis.

Service religieux.

Le service divin n'a que rarement lieu, sinon jamais, le dimanche. Quelquefois, mais bien rarement, les ministres visitent la prison durant la semaine.

PRISON DU COMTÉ D'ELGIN, ST. THOMAS.

J'ai visité cette prison le 4 juillet ; il y avait 4 prisonniers, 3 hommes et 1 femme.

Malgré les reproches réitérés et sérieux des inspecteurs cette lamentable prison n'en est pas moins aujourd'hui dans l'état désolant où elle était lors de la formation du Bureau.

Quoique je fus convaincu de la parfaite inutilité d'en appeler au conseil du comté pour faire améliorer cette prison, je crus cependant de mon devoir d'insister sur l'extrême nécessité de construire un mur à l'entour de la cour.

Les planchers des cellules et des salles de récréation étaient très malpropres et tout l'intérieur de la prison avait grandement besoin d'être blanchi. Des voies d'eau qui s'étaient formées dans le toit avait rendu inhabitables deux cellules de l'étage supérieur.

Afin d'empêcher les femmes de converser avec les hommes comme elle le font maintenant en toute liberté quand elles sont dans leurs cellules de nuit, grâce à la construction singulièrement ingénieuse de cette unique prison, j'ai conseillé de faire apporter leurs lits dans les salles de récréation et de les réunir (les femmes) là quand elles ne seront pas en grand nombre.

Le besoin d'un bon puits dans la cour de la prison se fait aussi fortement sentir. Comme il faut passer dans les chambres du geôlier pour apporter de l'eau dans la prison on comprendra pourquoi on en dépense si peu pour laver le plancher.

Service religieux.

Il n'y a pas d'office religieux le dimanche dans la prison.

PRISON DES COMTÉS UNIS DE YORK ET PEEL ET DE LA CITÉ DE TORONTO.

J'ai visité cette prison le 8 juillet en compagnie du shérif : il y avait alors 156 prisonniers, 72 hommes et 84 femmes. La bâtisse tout entière était nette et propre.

Il est satisfaisant d'apprendre que depuis que les prisonniers ont été transférés dans cette magnifique prison nouvelle, ils sont, en moyenne, moins nombreux que l'année dernière, et que leur santé ainsi que celle des officiers de la prison est meilleure.

Régime alimentaire.

L'on m'informe que le régime prescrit est strictement observé.

Matrone adjointe.

L'on s'est assuré les services d'une matrone adjointe conformément au conseil donné par le bureau l'année dernière.

Quand on considère le nombre des prisonnières on n'a pas besoin d'argument pour prouver qu'il est impossible qu'une seule matrone prenne soin de ces femmes. En vérité il serait utile d'avoir encore au moins une matrone.

Terrain de la prison.

On a déjà mis en culture une bonne partie du vaste champ attaché à la prison, et cette année on a recueilli une grande quantité de pommes de terre et d'autres légumes. Ainsi l'on a pu procurer un peu d'emploi aux prisonniers, et en même temps diminuer le coût d'entretien de la prison.

Mauvaise distribution des prisonniers.

En visitant les divers appartements de la prison j'en ai trouvé deux ou trois tout-à-fait encombrés, tandis que les autres étaient tous ou à peu près vides. J'insistai auprès des officiers sur l'extrême nécessité d'observer autant que les circonstances le permettaient, la séparation individuelle des prisonniers dans cette prison.

Les autorités n'ont pris aucune mesure pour se conformer au désir que le bureau leur exprimait dans une note écrite sur le livre des inspecteurs, au mois d'avril dernier ; ce désir était que la chaudière à vapeur destinée à chauffer la prison et qui se trouve dans le sous-bassement de la prison même—fut placée ailleurs, vu qu'elle offre du danger : cela devrait se faire sur le champ.

La vieille prison.

Il est à regretter que l'on n'ait pas fait de la vieille prison un logement pour les personnes désordonnées et vagabondes. La présence de ces dernières dans la prison nouvelle est certainement un obstacle à la discipline et empêche la prison comme lieu de châtement et de réforme d'arriver à son but.

J'ai visité la nouvelle prison une seconde fois le 6 octobre, en compagnie de mes collègues, MM. Ferres et O'Neill

PRISON DU COMTÉ D'OXFORD—WOODSTOCK.

J'ai visité cette prison le 4 juillet. Il n'y avait que six prisonniers—tous des hommes. Le nombre moyen des prisonniers cette année est moindre que les années précédentes.

La prison a besoin d'être blanchie, et les planchers des cellules et des galeries ne sont pas aussi propres qu'ils devraient l'être. J'ai trouvé tous les prisonniers dans une aile ; il n'y avait absolument personne dans l'autre. J'ai averti le géolier qu'il eût à séparer les prisonniers les uns des autres autant que possible, et certes, la prison lui offre beaucoup de facilité pour cela : le grand objet, c'est la séparation individuelle des prison-

niers. Mais les géoliers de nos prisons semblent ne pas vouloir ou ne pas pouvoir comprendre l'importance de cette question.

J'ai fait une enquête minutieuse sur l'évasion de deux prisonniers, un homme et une femme, qui se sont échappés de la prison au mois de février et de mars derniers. Ces deux évasions accusent une bien coupable négligence de la part des autorités de la prison. J'ai appris cependant que les officiers sur lesquels tombaient principalement le blâme, avaient été destitués, et j'espère que cela servira d'exemple pour l'avenir.

On n'a pas encore réparé la porte de la salle de récréation où le prisonnier s'est échappé en coupant une barre.

PRISON DU COMTÉ DE NORFOLK—SIMCOE.

J'ai visité cette prison le 5 juillet. Il y avait alors 7 prisonniers ; 6 hommes et une femme.

L'un de ces prisonniers était, selon ce que m'a rapporté le géolier, un petit garçon envoyé en prison par un magistrat, et détenu à peu près quatre ans sans mandat formel à ce sujet. Ce précédent, bien que déterminé probablement par des motifs honnêtes, n'en est pas moins irrégulier et blâmable et est un abus sérieux de la prison. J'ai été fort surpris de trouver tous les hommes—ils étaient 5—dans une même salle—j'ai blâmé le géolier de ce qu'il permettait aux prisonniers ou plutôt les forçait de se réunir ensemble, tandis qu'il était si facile de les séparer les uns des autres—et je lui rappelai que c'était contre l'esprit de la règle de la prison et les instructions des inspecteurs.

Service religieux.

Cette prison est du petit nombre d'entre celles que j'ai visitées—qui a un service religieux régulier le dimanche. Ce service est fait par M. Grassett, le ministre de l'église d'Angleterre, résidant dans la ville.

La prison était nette et en bon ordre.

J'ai vu avec plaisir que le conseil de comté avait fait, conformément au vœu exprimé dans mon mémoire de l'année dernière, quelques petites améliorations—importantes cependant au point de vue de la discipline.

PRISON DU DISTRICT DE KAMOURASKA—KAMOURASKA, B.-C.

J'ai visité cette prison le 21 août. En attendant que l'on termine la partie de la cour qui doit servir de prison, les prisonniers sont confinés temporairement dans une méchante petite bâtisse attenante à la cour.

Il n'y avait qu'un prisonnier dans cette misérable demeure lorsque je l'ai visitée. L'on m'a dit cependant qu'elle avait été bien remplie. Une partie de soubassement de la cour doit servir de prison. C'est certainement trop petit pour cela.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LES PRISONS COMMUNES.

On trouvera dans un mémoire annexé au rapport général quelques observations que j'ai faites au sujet de la loi, que je crois nécessaire de changer sur quelques points afin de rendre plus redoutable et plus efficace qu'il ne l'a été jusqu'à ce jour notre système de prisons en Canada. J'ai cependant oublié dans ce mémoire de signaler un changement dans la loi que je crois assez important après plus ample réflexion, pour le soumettre à la considération de la législature et du pays. Pendant les dix dernières années la législature impériale a passé divers actes pour autoriser les cours à mettre le châtement du fouet au nombre des châtements réservés à diverses offenses contre la personne ou la propriété.

Ce châtement, d'après ces actes, n'est infligé généralement, bien que non exclusivement aux prisonniers au-dessous de 16 ans. du sexe masculin. Il paraît que la réapparition de cet ancien châtement effraye terriblement les jeunes délinquants.

On recommande respectueusement à la législature du Canada de suivre l'exemple donné à ce sujet par le parlement impérial, et de permettre de punir du fouet pour les mêmes offenses et les mêmes classes de délinquants que l'on punit ainsi en Angleterre, en Irlande et en Écosse.

On infligerait ce châtimeut, comme de raison, avec les précautions et les restrictions que recommandent les statuts impériaux. *

Les statuts impériaux substituent ce châtimeut corporel à une partie de la détention.

Voici en peu de mots les avantages que l'on peut espérer de ce châtimeut :—

1. Le jeune homme est moins longtemps exposé à se perdre dans la prison.

2. L'économie.

3. Ce châtimeut est plus redoutable que l'emprisonnement.

La frayeur que l'on a généralement des châtimeuts corporels et l'économie évidente qui en résulte sont deux forts arguments en faveur du châtimeut du fouet; mais le plus fort c'est qu'en abrégant la durée de la détention, il diminue l'effet pernicieux de notre système de prison, la corruption à peu près certaine de la meilleure classe de prisonniers.

Afin de faire servir davantage ce nouveau châtimeut à prévenir la funeste influence de la prison, je suggérerais fortement d'aller plus loin encore que la législature impériale, et d'autoriser les cours (au moins quand il s'agira de délinquants au-dessous de 12 ou 14 ans) à ordonner le fouet au lieu de l'emprisonnement quand elles le jugeraient à propos.

Si l'on pouvait, grâce à cette disposition du statut impérial combinée avec certaine procédure sommaire, faire le procès aux délinquants au-dessous de 14 ans sans les envoyer en prison auparavant, on éviterait par là un mal immense, et nos prisons ne seraient plus des fabriques en gros de criminels.

A propos de cet objet important, je désire répéter ici ce que je disais l'année dernière dans un papier entièrement dévoué au principe de la séparation individuelle des prisonniers dans nos prisons, que je suis parfaitement d'accord avec le rapport du comité de la chambre des lords, publié en 1863, dans lequel il est dit : " que le système généralement connu sous le nom de *système de réclusion* doit désormais être accepté comme la base de la discipline de la prison."

Dans des prisons comme celles que nous avons en Canada où les prisonniers sont laissés sans emploi, sans aumôniers, sans instituteurs et généralement sans gardiens, il n'y a certainement pas d'autre alternative que la séparation ou la dépravation.

E. A. MEREDITH,

Inspecteur.

28 mars 1865.

* Note. Section 119 de 24 et 25 Vic., ch. 96, décrète par exemple : Toutes les fois que le fouet sera ordonné pour une offense poursuivable par indictement, la cour spécifiera dans sa sentence le nombre de coups qui devront être infligés et l'instrument avec lequel ils devront l'être.

Une autre clause dit que les délinquants au-dessous de 14 ans seront fouettés avec une verge de bouleau.

RAPPORT SPECIAL

DE

M. J. M. FERRES,

1864.

J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'état des prisons et autres institutions que j'ai inspectées durant l'année 1864.

PRISON DE BARRIE.

La nouvelle prison du comté de Simcoe, située à Barrie, a été complètement terminée en janvier, et le 1er février je fis rapport au bureau qu'elle était prête à recevoir les prisonniers. C'est une excellente bâtisse, dont le plan a été très bien fait par M. Horsey, l'architecte, et l'ouvrage très bien exécuté par l'entrepreneur. On se sert encore de l'ancienne bâtisse pour y enfermer les femmes.

Mes visites ont eu lieu le 10 mai et le 16 août, et dans ces deux occasions j'ai trouvé la prison dans un état de propreté convenable. J'ai cependant regretté de voir, lors de ma dernière visite, un enfant de 14 ans qui, en attendant son procès, était enfermé dans le même quartier que les vieux délinquants, malgré les règles du bureau à ce sujet, et malgré qu'il eût toute facilité de le séparer d'eux, tant dans la nouvelle que dans l'ancienne prison.

J'espère qu'une pareille infraction des règlements ne se renouvellera plus de la part du géolier, mais lors de cette même visite, bien que le temps fût excessivement chaud, je trouvais un degré de négligence dans la distribution des couvertures auquel l'on ne devait guère s'attendre. Il n'y avait pas moins de trois couvertures sur chaque lit; sur quelques uns il y en avait quatre, et cinq sur d'autres. La température étant trop chaude pour que les prisonniers s'en couvrissent, ils en faisaient des matelas.

Comme le géolier a continué, malgré mes remontrances, à leur donner toutes ces couvertures, j'ai attiré l'attention des autorités de la prison sur ce point, et aussi sur la nécessité de mettre des draps sur les lits, tant par propreté que par économie.

BERLIN.

L'état de cette prison continue d'être tout ce que l'on peut désirer sous le rapport de la propreté et de l'ordre.

Lorsque je la visitai, le 11 août, la seule femme qui y fût emprisonnée était cette pauvre Allemande folle dont j'ai parlé dans mon dernier rapport. Elle est maintenant très-probablement tombée dans un état de folie incurable; elle est devenue un tardeau pour elle-même et les autres jusqu'à la fin de ses jours, et une nouvelle victime du manque d'espace dans les asiles, dont le bureau des inspecteurs a si souvent parlé.

BROCKVILLE.

Je visitai cette prison le 31 décembre. Les améliorations mentionnées dans mon dernier rapport étaient terminées depuis quelque temps, et la prison était très propre et très en ordre. Elle contenait deux aliénés à cette époque, pour lesquels il n'y avait pas de place dans les asiles.

BELLEVILLE.

Je visitai cette prison le 17 décembre, accompagné de M. O'Neil. Aucune amélioration n'y a encore été faite, bien que les inspecteurs en aient instamment recommandé. Elle sert

de maison d'arrêt en même temps que de prison, et deux cellules, situées à l'extrémité du quartier des femmes, ont été prises pour la réception des personnes ivres ou déréglées ramassées dans les rues durant la nuit. Le quartier des femmes était ainsi exposé à être ouvert à toute heure de la nuit pour y faire passer les tapageurs, et à être traversé d'un bout à l'autre avant d'arriver aux cellules qui leur sont destinées. Nous désapprouvâmes complètement un tel arrangement, et en recommandâmes la discontinuation immédiate.

Cette prison est si peu sûre que, le 30 novembre, les prisonniers qui se trouvaient dans le quartier des hommes, au nombre de neuf, purent s'échapper en limant quelques rivets du grillage des fenêtres.

Nous visitâmes soigneusement la prison, en compagnie de M. le shérif Taylor, et considérâmes les meilleurs moyens à prendre pour l'améliorer sous le rapport de la sûreté, et pour en augmenter la capacité. Nous avons toute raison d'espérer qu'il ne s'écoulera pas une autre année sans que des mesures soient prises par le conseil de comté pour parvenir à ces objets.

CAYUGA

Je visitai cette prison le 6 décembre. Elle était dans le plus grand état de propreté possible, mais la prison elle-même a besoin de beaucoup d'améliorations.

Les plans des ouvrages ont été sanctionnés depuis très-longtemps, mais rien n'a encore été fait par le conseil de comté. Il existe encore un puisard dans la cour, qui reçoit les ordures, et les moyens d'approvisionnement d'eau sont encore défectueux. La cour n'est entourée que par une clôture en planches, tout-à-fait insuffisante pour une prison. La nourriture est encore fournie par le géôlier, au prix de 25 centins par prisonnier, par jour, tandis que dans d'autres prisons la nourriture est fournie à des prix qui varient de 8 à 12½ centins par tête.

CHATHAM.

Je visitai cette prison le 9 décembre et la trouvai généralement propre. L'on ne se sert pas de couchettes dans cette prison, et l'usure des lits et de la literie doit être en conséquence très grande. Les murs qui entourent la cour de la prison ne paraissent pas avoir été faits pour la garde des prisonniers. Les encoignures sont à angles tels qu'un homme un peu agile peut escalader le mur en s'appuyant d'un angle à l'autre, et dans le cas où il trouverait cela trop difficile, les saillies des châssis du palais de justice offrent un moyen plus aisé. L'arrangement de la porte de la prison qui conduit dans la cour, et de la porte de cour qui donne sur la rue, est très défectueux. Ces défauts ont été indiqués au préfet et aux membres du conseil présents lors de ma visite, et ils ont promis d'y remédier.

CHICOUTIMI.

Je visitai cette prison le 21 juillet. La soudure de quelques unes des barres du grillage des fenêtres à disparu, et le tuyau distributeur de la citerne coule en plusieurs endroits. Mais comme l'on ne peut entreprendre de réparations à une prison, quelques minimes qu'elles soient, sans en avoir préalablement obtenu l'autorisation du gouvernement, il y a quelquefois des dommages assez considérables avant qu'elles ne puissent être faites, même lorsque la prison est d'un accès facile. Mais dans le cas de la prison de Chicoutimi, qui se trouve très éloignée du siège du gouvernement et d'un accès difficile, cet arrangement entraîne de plus grands inconvénients et de plus grands risques de dommages permanents à l'édifice, avant qu'on ne puisse les prévenir. Il serait donc bon, suivant moi, que le shérif de ce district, ainsi que les shérifs de quelques districts placés dans la même position, fussent autorisés à faire les petites réparations à mesure qu'elles deviennent nécessaires, sans avoir à s'adresser d'abord au gouvernement pour en demander la permission.

La seule personne enfermée dans la prison lors de ma visite, était une femme que l'on retenait pour servir de témoin contre un homme qui était accusé de l'avoir violée. Cela me parut, cependant, un exercice anormal de la loi, s'il y a en réalité une loi à cet effet, de garder en prison une femme innocente, victime d'un criminel attentat, tandis que celui qui est accusé du crime est laissé en liberté sous caution.

Ce district paraît jouir d'une heureuse immunité de crime, car il y a rarement plus d'un prisonnier à la fois dans la prison, et quelquefois il n'y en a pas du tout.

COBOURG.

Je visitai cette prison le 19 août. Elle est tenue en excellent ordre, mais en conséquence de la longue sécheresse, il y avait à cette époque une grande rareté d'eau, même pour les besoins ordinaires. Elle contenait trois aliénés, dont l'un était couché entièrement nu sur la paille d'une cellule.

La nourriture est maintenant fournie par contrat et coûte 12½ centins par jour, par tête.

GUELPH.

Je visitai cette prison le 11 août. Elle était propre et en bon ordre, mais les latrines sont défectueuses, et il y a un puisard ou réservoir de saletés dans la cour, dont les gaz pénètrent dans la prison. L'on a bien construit une cheminée d'appel pour les faire échapper, mais l'on aurait pu, avec la même dépense, combler l'endroit d'où ils proviennent.

BRANTFORD.

Cette prison a été visitée le 6 décembre et était en bon ordre.

BEAUHARNOIS.

Je visitai cette prison le 17 février, et je regrettais beaucoup de ne pas la trouver aussi propre qu'elle aurait dû l'être. Les planchers étaient sales, les lits aussi, et la paille servait depuis si longtemps qu'elle était toute hachée.

Je la visitai de nouveau le 1er juillet, et la trouvai propre et en bon ordre. Mais j'eus raison de trouver à redire que les poêles fussent encore chauffés sans nécessité, puisqu'il faisait chaud, et que les prisonniers fussent pourvus de chandelle le soir.

GODERICH.

Je visitai cette prison le 10 août, et tout a été trouvé parfaitement propre et en ordre.

La chapelle a été garnie d'une chaire et de bancs, et il y a un service religieux tous les lundis par des ministres presbytériens et méthodistes alternativement. Les ministres de l'église d'Angleterre ne vont encore à la prison que lorsqu'ils y sont appelés.

Il y a encore quelques affaires importantes auxquelles les autorités locales doivent voir, et surtout à propos des cadenas, qui, comme je l'ai dit dans mon rapport précédent, ne sont pas sûrs.

HAMILTON.

Je visitai cette prison le 1er décembre. Elle était partout parfaitement propre. De même que dans certaines autres prisons, il n'y a pas de draps sur les lits, ce qui est cause que les couvertes s'usent rapidement, et ce qui est aussi très contraire à la propreté.

Les règlements de la prison sont déchirés ou effacés. J'ai demandé au shérif de les faire réimprimer aussitôt qu'il le pourrait.

Un enfant de 7 ans y était enfermé pour vol, et un autre de 9 ans pour vagabondage.

JOLIETTE.

Cette prison fut inspectée le 4 mars et le 9 novembre. Lors de la première visite, les planchers étaient nets, mais les lits et la literie étaient sales; la paille était toute hachée par le long usage. A la seconde visite, tout était net.

Il y avait deux femmes prisonnières lors de ma dernière visite, et comme le gouvernement n'accorde rien pour une gardienne spéciale des femmes, l'épouse du géôlier faisait

cette besogne sans rémunération. Il est à remarquer que dans toutes les prisons des nouveaux districts du Bas-Canada (pour les plans desquelles le bureau des inspecteurs n'est pas responsable), la grande salle est commune aux deux quartiers du même étage, et il arrive par conséquent que lorsqu'il y a des femmes enfermées d'un côté, et des hommes de l'autre, la salle ne peut être ouverte ni pour les uns ni pour les autres, et les logements des prisons en sont diminués d'autant.

Le plomb qui soude les barres de fer aux fenêtres a été enlevé en plusieurs endroits.

La doublure en zinc de la citerne du grenier est percée depuis plusieurs mois, et par conséquent on ne peut avoir d'eau dans aucune partie de l'édifice, excepté ce que l'on porte à bras.

L'une des plaques de la serrure du corridor était lâche depuis quelque temps, ce qui augmentait les dangers d'évasion, que l'absence de mur d'entourage et d'autres déficiences fournissent déjà suffisamment.

KINGSTON.

Je visitai cette prison le 1er avril, en compagnie du Dr. Taché, ex-président du bureau, et aussi le 22 novembre, avec mes collègues M. O'Neil et le Dr. Tassé.

Il y a eu plusieurs évasions à la prison de Kingston durant l'année. Un homme s'est évadé le 10 janvier en s'élançant de la porte du passage dans la rue pendant que le guichetier, qui le croyait descendu à la cuisine, était occupé à fermer la porte du quartier qu'ils venaient de quitter. Quatre prisonniers se sont évadés le 21 mars, à l'aide de complices du dehors qui escadaient la clôture de la prison et plièrent un barreau d'un grillage de fenêtre, qui avait été scié quelque temps auparavant.

Cette prison est, en général, tenue proprement, mais les égouts étant en mauvais ordre, ils émettent des effluves dangereuses pour la santé.

La clôture qui entoure la cour est tout-à-fait insuffisante pour la garde des prisonniers, et le conseil de comté ne paraît pas disposé à la remplacer par une meilleure. Les prisonniers ne peuvent, en conséquence, avoir la jouissance de la cour, excepté en présence du guichetier.

Il n'y a qu'un seul guichetier pour cette prison, bien qu'elle renferme toujours un grand nombre de prisonniers. Lors de ma dernière visite, il y en avait 66 en tout, dont 42 hommes et 24 femmes.

La matrone est misérablement payée pour ses services, ne recevant que \$32 par année, ou environ la moitié des gages d'une servante ordinaire. Malgré la misérable pitance qu'elle reçoit, elle paraît accomplir ses pénibles devoirs avec un zèle digne d'un salaire convenable.

LINDSAY.

Ma visite à cette prison eut lieu le 18 août, et je regrette de dire que le conseil de comté n'a fait aucune attention aux graves déficiences qui leur ont été indiquées lorsqu'elle fut occupée en premier lieu.

Si les autorités locales continuent à rester dans leur apathie, il deviendra nécessaire que le gouvernement prenne des mesures pour rendre la prison sûre.

LONDON.

Je visitai cette prison le 9 décembre. Elle est toujours tenue très proprement. Le département de la matrone est particulièrement bien surveillé, tant pour la propreté que pour l'emploi des prisonnières.

La position des latrines est maintenant si basse qu'elle offre des facilités pour les évasions, et je recommanderais de la faire élever à l'égalité du toit de la prison même. Une pompe foulante qui tirerait l'eau de la rivière serait aussi d'un grand service, en donnant un approvisionnement d'eau constant. Elle ne coûterait que peu.

L'ORIGINAL.

Je visitai cette prison le 26 octobre. La prison elle-même était nette, mais la cour était malpropre. Il n'y avait que deux prisonniers, dont l'un était aliéné.

Les barreaux du grillage du corridor sont si éloignés les uns des autres, qu'une personne mince peut passer à travers, surtout entre le mur et le premier barreau. Le chassis du haut de l'escalier n'ayant pas de grillage, offre un moyen peu difficile d'évasion en haut, et comme il n'y a pas de porte grillée dans le passage qui conduit à la cuisine, ce passage offre un moyen d'évasion encore plus facile en bas.

La cour est si peu sûre, à mon avis, que les prisonniers ne devraient jamais y aller à moins que le géôlier ne soit présent.

MALBAIE.

Cette prison fut visitée le 16 juillet, et il n'y avait alors qu'un seul prisonnier; je la visitai de nouveau le 3 septembre, et j'y trouvai un petit garçon de plus.

Comme la prison du district voisin de Chicoutimi, elle est parfois entièrement vide. Elle est toujours nette partout.

MONTREAL.

Ma première visite à cette importante prison eut lieu le 6 février. Quelques parties étaient loin d'être nettes. Parmi une foule d'autres prisonniers se trouvaient 17 jeunes garçons, tous de moins de 16 ans.

Le 18 février, je la visitai de nouveau, et j'en trouvai encore certaines parties sales. Il y avait aussi une absence de régularité et d'ordre dont les membres du bureau s'étaient souvent plaints lors de leurs visites. La literie de quelques cellules avait aussi grand besoin d'aller au blanchissage.

J'y retournai ensuite le 3 juin, et comme un nouveau géôlier avait été nommé, je la visitai très minutieusement dans toutes ses parties. J'examinai les lits et les couvertures dans chaque cellule, et fus heureux de voir que tout était parfaitement propre et en bon ordre.

L'on était en train de gratter et blanchir les murs de la salle commune; les taches en avaient été grattées et parfaitement brossées.

Je visitai de nouveau la prison le 15 octobre et le 18 novembre, et je remarquai le même admirable système de propreté et d'ordre. Deux cordonniers, qui avaient été condamnés aux travaux forcés, travaillaient à leur métier depuis le commencement de l'été, et avaient fait une grande quantité d'ouvrage, tant en neuf qu'en vieux.

La prison est tellement encombrée qu'il est impossible de classer les prisonniers. Le criminel endurci et le novice sont mêlés dans le même quartier, et même dans la même cellule. De fait, il est impossible de séparer les condamnés des prévenus; et comme il n'y a rien à leur faire faire, excepté de casser de la pierre, une condamnation aux travaux forcés est une déception, lorsque la pierre cassée ne se vend pas.

NIAGARA.

Je visitai cette prison le 2 décembre. Le géôlier et la matrone la tiennent dans un excellent état de propreté, mais sa construction et ses arrangements en font, l'une des plus misérables prisons du pays. Comme il doit en être construit une autre bientôt pour le même comté, à Ste. Catherine, il est inutile de rien dire des défauts de celle-ci.

PETERBOROUGH.

Je visitai cette prison le 18 août. Les contrats qui avaient été passés l'année dernière pour la construction d'une nouvelle prison ici, ont été énergiquement poussés en 1864, et elle sera terminée dans quelques semaines.

Les ouvrages en maçonnerie et en fer paraissaient être excellents, lors de ma visite.

L'ancienne prison était dans un ordre admirable, propre et bien rangée.

PICTON.

Je visitai cette prison le 16 décembre. Elle ne contenait alors que trois prisonniers, un homme détenu pour dettes, et deux femmes, dont une folle. Le comté de Prince-Edouard

fournit peu de criminels, le plus grand nombre de prisonniers qui se soit trouvé à la fois dans la prison n'étant que de neuf. Cependant la prison est pauvre, et elle n'offre que peu de sûreté.

Il a été recommandé d'en construire une nouvelle, mais jusqu'à présent le conseil de comté n'en a rien fait.

QUÉBEC.

Je visitai cette prison le 21 octobre. Elle était, comme d'habitude, en ordre parfait, bien que très encombrée. Les prisonniers sont beaucoup occupés ici à éplucher de l'étaupe pour les navires, ainsi que du crin frisé pour les meubliers, mais il n'y a aucun autre genre d'emploi.

SARNIA.

Cette prison fut visitée le 21 mai. Elle était assez nette, mais les arrangements sont incommodes. Le domicile du géôlier est dans une bâtisse séparée de la prison, et cet officier ne peut s'y rendre qu'en traversant la cour.

Il y a eu plusieurs évasions, qui ont peut-être été favorisées par le manque de surveillance résultant de cette cause.

ST. JEAN.

Cette prison fut inspectée le 15 février, le 23 septembre et le 17 novembre. Elle est toujours très propre et en bon ordre.

Comme la plupart des autres prisons des nouveaux districts du Bas-Canada, elle a grand besoin de plusieurs réparations d'une nature secondaire, mais qui, bien que fréquemment exposées au Gouvernement, ne se font pas.

Le plomb qui sert à souder le grillage des fenêtres à la maçonnerie a été enlevé, et quelques-uns des barreaux sont relâchés. Le tuyau qui conduit l'eau de la citerne dans les latrines, et les tuyaux de décharge, sont percés et causent des dégâts. L'évier et le tuyau de conduite sont aussi en mauvais ordre. Il n'y a pas de mur d'enceinte pour isoler la prison de la rue, et il n'y a ni hangar ni bâtiments pour mettre le bois de chauffage à l'abri, à part un petit apprentis construit par le géôlier lui-même.

SANDWICH.

Je visitai cette prison le 21 mai et le 10 décembre. Le géôlier remplit ses devoirs avec zèle et intelligence, mais elle est bien mal arrangée pour une prison. Il est impossible d'essayer une classification, et les prisonniers des deux sexes ne sont même séparés que par une légère cloison; les femmes sont obligées de traverser le quartier des hommes pour arriver au leur.

Il n'y a pas de cour sûre pour faire travailler les prisonniers, s'il était possible de leur procurer de l'ouvrage, ni même pour leur faire prendre de l'exercice.

Les inspecteurs ont recommandé des changements qui furent approuvés par le Conseil de Comté il y a deux ou trois ans, mais rien n'a été fait.

STE. SCHOLASTIQUE.

Je visitai cette prison le 8 mars et le 22 juin. Dans la nuit du 26 juillet elle fut malheureusement détruite par un incendie. Les progrès des flammes furent si rapides qu'il fut impossible de faire sortir tous les prisonniers, et trois femmes nommées Casildé Richer, Julie Vannier et Erminie Richer, périrent malheureusement dans le désastre.

Les travaux de la nouvelle prison furent commencés à la fin de la saison, et seront poussés avec vigueur l'année prochaine (1865.)

SIMCOE.

(Comté de Norfolk.)

Je visitai cette prison le 4 décembre et la trouvai scrupuleusement nette. Il y avait six prisonniers et un petit orphelin soutenu par le conseil du comté, parce qu'il n'y a pas

d'autre refuge pour ces malheureux. La prison est en bon état, mais le grillage des fenêtres serait fort amélioré si l'on rivait ensemble les barres verticales et transversales à leur point de croisement. Il y a aussi grand besoin d'une cuisine.

STRATFORD.

Cette prison fut visitée le 6 et le 11 août. Le géolier veille à la propreté de toute la prison dans chaque département; mais la bâtisse elle-même ne convient pas du tout aux fins auxquelles elle sert. Le bureau l'a condamnée comme n'étant pas sûre et a fait un rapport dans ce sens au gouvernement. Il est donc inutile de revenir ici sur les défauts de sa construction.

J'ai eu de fréquentes entrevues avec des membres du conseil de comté, avec le comité de la prison, et deux avec le conseil même. A toutes ces entrevues, il n'a été exprimé qu'un seul sentiment, savoir : qu'il fallait construire une nouvelle prison. Il a même été passé des résolutions à propos de plans, mais jusqu'ici il n'a rien été fait pour avancer l'ouvrage.

Un épileptique aliéné était dans la prison depuis le 4 février.

SWEETSBURG.

Je visitai cette prison le 1er juin. C'est une des prisons des nouveaux districts, placée sous la responsabilité du gouvernement lui-même. Comme toutes les autres, elle a besoin de bon nombre de réparations, qui ne coûteraient presque rien, mais qui sont importantes en elles-mêmes, comme de boucher les fissures des tuyaux à l'eau qui endommagent la brique, raccommoder les ouvrages en bois et en plâtre, re-souder les barreaux des fenêtres, etc. Mais rien ne se fait, et avec le temps les dommages deviendront graves et dispendieux à réparer.

Il n'y a ni mur ni clôture d'aucune espèce autour de la prison, et par conséquent les prisonniers ne peuvent prendre aucun exercice. Depuis quelque temps il n'y a ni guichetier ni aucun autre assistant pour aider le géolier dans l'accomplissement de ses devoirs.

ST. THOMAS.

Je visitai cette prison le 8 décembre. Elle a l'apparence la plus abandonnée et la plus délabrée de toutes les prisons du Haut-Canada. Les carreaux des fenêtres sont brisés, et la neige entrain dans les chambres; quelques-uns des châssis des quartiers inoccupés n'étaient même pas fermés, et la neige s'était amassée sur le parquet. Deux des chambres étaient devenues inhabitables, en conséquence de gouttières du toit, qui les avaient inondées à chaque orage depuis dix ans.

La cour et l'extérieur de la prison avaient un aspect aussi misérable que l'intérieur. La paille, les ordures et le bois de corde l'encombraient. La clôture était une clôture basse ordinaire d'aucune utilité quelconque.

Il n'y avait heureusement qu'un seul prisonnier, lors de ma visite, mais il grelottait près d'un poêle dans une cellule dont le carreau de la fenêtre était brisé, le thermomètre étant au-dessous de zéro. Le plancher était couvert d'épis de blé-d'inde, de morceaux de bois, de copeaux et de différentes ordures. Cette prison est une honte pour le comté d'Elgin.

TORONTO.

Je visitai cette prison, en compagnie de mes collègues, le 6 avril, le 6 août et le 6 octobre.

La nouvelle prison a été occupée pour la première fois le 21 mars. C'est un grand et bel édifice, contenant 140 cellules simples, 32 cellules doubles, 8 cellules solitaires et 2 cachots, ou 182 cellules en tout. Elle est chauffée par la vapeur, mais les bouilloires qui la produisent ont été placées au milieu du soubassement de la prison, et cet arrangement a été désapprouvé par le bureau à cause du danger qu'il offrait.

Chaque département semble être administré avec beaucoup d'attention, par le gouverneur Allen ; la propreté règne partout ; cependant lors de ma dernière visite, je crus remarquer que l'on s'était quelque peu négligé sous ce rapport ; j'observai aussi dans la même occasion, que l'on avait placé dans le même quartier des prévenus et des condamnés.

La diète réglementaire n'a pas encore été adoptée.

Il y a eu une diminution dans le nombre des prisonniers durant l'année dernière, due sans doute à la demande d'hommes pour les armées des États-Unis, et aux primes excessives payées pour les recrues.

WELLAND.

Cette prison fut visitée le 2 décembre.

Elle tombe en ruine. Les murs extérieurs sont lézardés, et ceux de l'intérieur sont écroulés. Ceux du quartier inférieur, du côté des femmes, sont une masse de ruines. Le bureau a parlé de la dangereuse condition de cette prison, dans plusieurs de ses rapports annuels, mais le Conseil de Comté n'a pas encore cru devoir essayer d'arrêter les progrès de cette détérioration. Je regarde l'aile des femmes comme positivement dangereuse.

WHITBY.

Je visitai cette prison le 3 août.

On la trouve toujours admirablement propre et en ordre. Elle est bien conduite sous tous les rapports. Le géôlier et la matrone sont des officiers d'un grand mérite.

WOODSTOCK.

Cette prison fut visitée le 5 Décembre.

Elle est tenue en bon ordre, mais par un manque de vigilance, pour dire le moins, quelques évasions ont eu lieu dans le cours de l'année. Le comité de la prison s'étant enquis de l'affaire, a ordonné de prendre de telles précautions qu'une pareille négligence ne se renouvelera probablement plus.

Les couchettes employées ici sont en fer, mais outre quelles sont dangereuses comme fournissant des armes meurtrières si on les brisait, elles ne sont pas aussi commodes que les baudets ordinaires, que l'on peut enlever en un instant pour la ventilation et le lavage des planchers. Elles sont aussi très dispendieuses comparativement aux baudets, puisqu'elles coûtent cinq piastres et que ceux-ci ne coûtent que le même nombre de chelins. Il a été recommandé au comité de la prison de s'en défaire.

Il y a de grands réservoirs qui reçoivent maintenant les eaux de pluie dans la cour, et si l'on plaçait une citerne dans le grenier de la prison, avec des tuyaux pour distribuer l'eau là où on en aurait besoin, après qu'elle aurait été pompée des réservoirs, ce serait une dépense très bien placée, tant pour la commodité que pour la propreté.

Il y avait deux aliénés parmi les prisonniers. Il y avait aussi trois petits enfants dans les bras de leurs mères.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LES PRISONS COMMUNES.

La première chose que l'on remarque, en inspectant les prisons du Haut et du Bas-Canada, c'est que dans le Haut-Canada, à trois ou quatre exceptions près, elles sont toutes entourées de solides murs en brique ou en pierre, et que les cours sont divisées en deux par un mur transversal, afin de donner aux hommes et aux femmes un terrain séparé pour y prendre de l'exercice. Le comité de la prison ne croirait pas la prison complète si elle n'avait pas ce mur d'enceinte. Dans le Bas-Canada, à deux ou trois exceptions près, il n'y a aucun mur d'enceinte quelconque. Dans le Haut-Canada l'on peut permettre aux prisonniers de prendre de l'exercice en plein air, avec quelque garantie contre les évasions ; mais dans le Bas-Canada, l'on ne peut même pas leur permettre de sortir dehors.

Dans le Haut-Canada, les prisons communes sont construites et entretenues aux dépens des municipalités, dont les officiers veillent aux réparations nécessaires. Dans le Bas-Canada, elles sont à la charge du Gouvernement, et il est extrêmement difficile d'y faire faire des réparations.

Les Prisons des treize nouveaux Districts du Bas-Canada sont toutes de récente construction, et comme aucune taxe locale n'a été prélevée sur les habitants des municipalités pour ces prisons, je ne vois pas pourquoi ils ne seraient pas appelés à faire au moins les murs d'enceinte des cours. C'est une aggravation de la punition infligée à un prisonnier, ce semble, que de l'empêcher d'aller respirer l'air frais durant toute la durée de son incarcération, qu'elle soit d'un mois, de six mois ou d'un an.

Il n'est pas bien certain, aujourd'hui, que le Gouvernement entreprenne la construction de ces murs, et les municipalités pour l'avantage desquelles les prisons ont été construites, pourraient très bien être appelées à faire cet ouvrage.

PENITENCIER.

Je visitai cette institution avec le bureau, du 29 mars au 4 avril, du 23 au 26 mai, du 16 au 17 juin, du 24 au 30 septembre, du 19 au 23 novembre, et du 18 au 24 décembre, le tout inclusivement. Je la visitai aussi seul du 20 au 26 février, le 20 août et du 24 au 29 novembre, inclusivement.

A la demande de l'auditeur des comptes publics, j'accompagnai M. Tims, de son département, lors d'une visite faite par ce monsieur, pour examiner les comptes des Asiles et Réformes, ce qui nous occupa ici du 28 juillet au 1er août inclusivement.

La discipline, sous la règle vigilante du préfet, a été parfaitement observée, et le caractère de l'institution comme établissement pénal a été très bien maintenu. Cependant, la discipline doit être regardée comme étant tout-à-fait d'une nature pénale. Il est bien vrai qu'il y a des aumôniers qui donnent l'instruction religieuse, et des instituteurs qui donnent l'instruction séculière, et l'on peut donc dire que sous ce rapport, il est fait quelques tentatives de réforme; mais il faut encore faire autre chose pour la réforme réelle des détenus, et il faut employer d'autres moyens que les lectures morales, quelque éloquentes qu'elles soient, et quelque appropriées qu'elles soient aux circonstances dans lesquelles ils se trouvent placés. Il faut leur enseigner les vertus plus actives du contrôle de soi-même et de la persévérance vers un but, et il faut leur démontrer que ce but est intimement lié à leurs propres intérêts matériels permanents. Il faut les bien persuader que la carrière du mal leur est personnellement préjudiciable, à part toutes les considérations des maux qu'une pareille conduite attire sur la société, et que la carrière du bien est non seulement profitable pour eux-mêmes, mais également facile. Mais sans l'action nécessaire du gouvernement et de la législature, nul système—même celui qui pourrait être pratiqué dans ce pays—ne peut réellement être établi.

Tout système, quel qu'il soit, doit avoir pour base une gradation de récompenses offertes à la bonne conduite, soit en argent à l'expiration de la peine, soit par une diminution de la durée de la peine elle-même, soit par les deux moyens combinés. Le détenu doit avoir l'espoir, et il doit avoir la certitude. Il doit avoir l'espoir que par sa bonne conduite il atteindra à la distinction représentée par des marques qu'il voit possédées par d'autres, et il doit avoir la certitude que, lorsqu'il y sera parvenu, la persévérance dans la bonne conduite lui assurera une récompense.

REFORME DU HAUT-CANADA—PENITENCOUCHINE.

Je visitai cette prison de réforme le 11 et le 12 mai; les 12, 13 et 14 août, et les 28 et 29 décembre.

L'institution continue à être conduite avec jugement et zèle par M. Kelly, le préfet, qui est habilement secondé par les officiers placés sous son contrôle.

De grands progrès ont été faits dans la construction des nouveaux édifices, et il est à espérer qu'ils seront terminés dans le cours de l'année prochaine.

Les jeunes gens paraissent s'acquitter fidèlement et diligemment des différents ouvrages auxquels ils sont employés, mais il est impossible que les choses se changent en un système bien régulier tant que l'on n'aura pas créé les accessoires nécessaires d'une prison de réforme, et cela ne peut avoir lieu que lorsque les édifices seront terminés.

En attendant, quelques jeunes gens sont employés à des métiers, mais la plupart d'entre eux aident aux hommes qui sont employés à travailler aux édifices.

Les classes, tant protestantes que catholiques, ont lieu tous les jours, mais les élèves n'ont pas, en partie pour les raisons que je viens de donner, et en partie pour d'autres, fait autant de progrès qu'on l'aurait pu désirer.

REFORME DU BAS-CANADA, ST. VINCENT DE PAUL.

Je visitai cette institution le 9 mars, le 7 mai, le 19 juin, les 23 et 24 août, le 20 septembre, et les 2 et 16 novembre.

Dans la nuit du 7 août, un incendie se déclara près de la cuisine, et réduisit tout l'édifice en cendres. Deux des jeunes gens périrent malheureusement, victimes de cette conflagration.

Ce pénible désastre détruisit tous les arrangements qui avaient été faits pour l'administration de la Réforme et la discipline de ses habitants. Il n'y a donc rien à dire sur ces sujets pour le moment, et l'on ne peut non plus attendre beaucoup avant que les édifices soient reconstruits.

Pendant l'incendie, les jeunes gens se sont admirablement conduits. Pas un seul n'a tenté de s'évader, bien que dans la confusion d'une catastrophe aussi soudaine, il aurait été impossible d'empêcher les évasions. Plusieurs se montrèrent très actifs à aider à sauver leurs compagnons, et je puis ajouter que sans les efforts de quatre d'entre eux, qui ont déployé une grande présence d'esprit, l'on aurait eu à déplorer la perte d'un bien plus grand nombre de vies.

M. Prieur, le préfet, se mit de suite à l'œuvre pour déblayer les ruines et élever des bâtisses temporaires en bois pour y recevoir les jeunes gens en attendant. Les bâtisses sont de la plus grande simplicité possible, et il est évident que l'on ne peut atteindre au but d'une prison de réforme avec des établissements comme ceux qui existent actuellement.

Cependant, le préfet fait tout ce qu'il peut sous les circonstances, et tout est aussi bien ordonné qu'il est possible de l'espérer.

REMARQUES GENERALES SUR LES REFORMES.

Dans mon dernier rapport annuel, j'ai exposé au long les opinions que je m'étais formées alors sur les points que je désirais mentionner dans le système des réformes.

Les principes que l'on devrait toujours avoir en vue, ce me semble, peuvent être énoncés en peu de mots. Ils sont :—

1° Qu'aucun enfant de plus de seize ans ne devrait être envoyé aux réformes.

2° Que les sentences prononcées contre eux devraient être plutôt en rapport avec la position des enfants—s'ils sont abandonnés ou autrement—qu'à la nature de leur offense.

Elles devraient avoir égard plutôt à l'âge auquel ils devront être libérés qu'au nombre d'années qui devront s'écouler avant qu'ils y atteignent. Si l'on suivait cette règle, la réforme serait un lieu de refuge en même temps que de détention, où les enfants abandonnés seraient élevés jusqu'à ce qu'ils pussent se pourvoir à eux-mêmes.

3° Dans un pays comme le Canada, qui contient d'immenses étendues de terres inoccupées, l'art de l'agriculture devrait être enseigné à tous les jeunes gens, et à cette fin il faudrait se procurer une étendue de terre suffisante et proportionnée au plus grand nombre de jeunes gens que l'institution devra recevoir plus tard.

4° Le gouvernement devrait sanctionner un système de récompenses, pour encourager les jeunes gens à atteindre quelque chose de bien qu'on leur offrirait, et qu'ils sauraient pouvoir atteindre par leur propre conduite. Sous le système actuel, un enfant peut bien être puni pour mauvaise conduite, mais il n'a rien à espérer comme récompense s'il se conduit bien.

ASILES.

ASILE PROVINCIAL DES ALIÉNÉS, TORONTO.

Je visitai cet asile les 5 et 6 avril, 17 et 18 mai, 4, 5, 16 et 17 août, 3 et 4 octobre, et 25, 26 et 27 décembre.

Quant à l'administration de cette institution, placée sous l'habile direction du Dr. J. Workman, médecin aliéniste, aidé du Dr. B. Workman et de M. Kennedy, il n'est besoin de rien dire de plus que ce qui a été dit dans tous les rapports antérieurs. Elle est régie avec un zèle et une intelligence qui ont acquis au surintendant une haute réputation parmi les aliénistes de ce côté-ci de l'Atlantique.

Chaque département, à une exception près, a été conduit avec un ordre, une régularité et une efficacité qui prouvent un dévouement que l'on rencontre rarement.

Le surintendant a continué ses travaux d'améliorations et d'embellissements, et il a remédié aux défauts primitifs de l'édifice sous le rapport de la ventilation.

Mais les moyens de classification sont toujours aussi défectueux que jamais, à cause de l'absence des ailes, dont la construction était décidée dès le commencement des plans. L'impossibilité de séparer les violents, ou les malpropres, des autres malades, a été démontrée, d'année en année, depuis si longtemps, que l'on commence maintenant à désespérer de la construction de ces ailes. Les avantages de l'asile ne pourront cependant être parfaitement appréciés tant que l'édifice restera inachevé.

SUCCURSALE DE L'UNIVERSITÉ, TORONTO.

Je visitai cet asile le 18 mai et le 5 août.

Ainsi qu'il a été dit dans des rapports antérieurs, cet asile a été établi pour recevoir les fous incurables, qui y sont envoyés de l'asile provincial; et il contient généralement environ 70 femmes, et quatre ou cinq hommes, qui s'occupent aux petites affaires du ménage.

M. Blair, le surintendant, et sa sœur, Mlle. Blair, la matrone, entretiennent l'édifice dans un admirable état de propreté, et le terrain attenant dans un ordre tout aussi digne d'éloges. Le jardin des fleurs est un véritable tableau en son genre. Ils ont tous deux l'heureuse faculté de conduire les malades comme s'ils étaient des enfants de leur famille, et le résultat de leur traitement est apparent dans l'air de confiance et de contentement que l'on remarque sur tous les visages.

SUCCURSALE D'ORILLIA.

Je visitai cet asile les 14 et 15 mai, et le 15 août.

Dans mon dernier rapport, je témoignais mon regret de ce que les livres de comptes avaient été tenus par le commis d'une manière peu satisfaisante, et je disais que des ordres avaient été donnés pour les faire recommencer. C'est encore avec un plus grand regret que je me vois forcé de dire qu'ils ne sont pas encore dans un état convenable. Les déboursés en argent sont bien appuyés de pièces justificatives convenables, mais en conséquence d'inexactitudes dans les entrées du journal, nous avons trouvé, M. O'Neil et moi, qui formions un comité d'audition, que le grand-livre ne pouvait être balancé, sans refaire nous-mêmes les livres depuis le commencement, travail que nous n'étions pas tenus de faire.

Le Dr. Ardagh, qui est médecin surintendant, et la matrone qui est sous lui, sont très-zélés dans l'exécution de leurs devoirs.

L'édifice est, dans toutes ses parties, un modèle de propreté, et le Dr. Ardagh, outre ses services professionnels, a consacré beaucoup de temps à améliorer et embellir le terrain. Il est très-regrettable que ce dernier soit si petit, et qu'il ne puisse être agrandi, sans encourir une dépense très-disproportionnée à la valeur de l'acquisition que l'on pourrait faire.

ASILE DE MALDEN.

Je visitai cette institution les 18 et 19 mai, 7 et 8 août, et les 12, 13 et 14 décembre.

Le médecin surintendant, le Dr. Fisher, consacre tout son temps et toute son attention à la régie de cet établissement, en sa capacité professionnelle, et les autres départements sont aussi bien administrés.

ASILE DE ROCKWOOD.

La portion centrale de cette splendide bâtisse est maintenant tellement avancée que, dans le cours de quelques semaines, l'on pourra y installer assez de chambres pour recevoir

tous les aliénés qui sont aujourd'hui enfermés dans le pénitencier. L'on se rappellera que toutes les folles enfermées pour crime ou parce qu'il était dangereux de les laisser en liberté, ont été logées dans un bâtiment de Rockwood, arrangé pour les recevoir temporairement, et elles y resteront probablement encore pendant quelque temps.

L'on ne peut certainement trop louer le Dr. Litchfield de ce que, malgré que ces malades aient été entassés, dans le soubassement de l'une des bâtisses du pénitencier, privés des moyens de ventilation nécessaire, et n'ayant qu'un espace extérieur très limité pour leur faire prendre de l'air et de l'exercice, ils ont cependant été maintenus dans un excellent état de santé. Leur transfert à Rockwood sera un grand bienfait pour eux, et un grand soulagement pour le pénitencier, où leur présence trouble considérablement les arrangements économiques de la prison.

Les asiles ci-dessus sont situés dans le Haut-Canada, et ceux dont je vais parler maintenant sont dans le Bas-Canada.

ASILE PROVINCIAL DES ALIÉNÉS, ST. JEAN.

Je visitai cette institution le 15 février, le 23 septembre et le 17 novembre.

Le Dr. Howard, avec un établissement qui n'a qu'un passage pour servir de salle commune et de réfectoire à la fois, et dont les dortoirs sont tellement encombrés que les lits ne sont qu'à quelques pouces de distance les uns des autres, parvient à entretenir la plus grande propreté dans l'édifice, et ses malades en bonne santé.

Leur nombre est ici de 60 à 65, hommes et femmes, et ce n'est que par la plus grande vigilance et les plus grands soins que la place peut être habitée par une pareille foule.

La maison n'ayant jamais été destinée à servir d'asile, ne peut jamais non plus y être adaptée. Son misérable état a été représenté au gouvernement dans de fréquents rapports, et l'on ne peut rien dire de plus à présent pour la condamner, que ce qui est déjà parfaitement connu du gouvernement et du public en général.

ASILE DE BEAUPORT.

C'est là un établissement particulier auquel le gouvernement envoie des malades, en payant \$2.75 par semaine pour l'entretien de chacun d'eux.

Je l'ai visité les 11 janvier, 6 et 8 septembre, et 12 novembre.

Les additions faites aux bâtisses, dont j'ai parlé l'année dernière, ont toutes été terminées à bonne heure cette année, et l'on calculait que l'espace disponible en serait accru d'un quart. Mais en conséquence d'un oubli de l'architecte et des propriétaires, il n'a rien été fait pour la ventilation des nouvelles bâtisses, beaucoup de chambres n'ayant d'autre ouverture (excepté les fenêtres) que le trou de tuyau, qui se trouve bouché quand les poêles sont montés.

Lorsqu'il fut d'abord question des additions dont je parle, le bureau espérait que le déplorable encombrement qui distinguait l'ancien édifice cesserait immédiatement. Non seulement l'espoir des inspecteurs a été trompé sous ce rapport, mais on semble avoir profité de ces additions pour excuser l'entassement des malheureux aliénés, dans l'édifice agrandi, en plus grand nombre proportionnellement qu'il n'y en avait dans l'ancien. En conséquence, au lieu des améliorer, les choses ont empiré sous le rapport du nombre des aliénés, et elles sont aussi bien pires sous le rapport de l'approvisionnement d'air pur.

M. Meredith et moi ayant fait une inspection ensemble le 8 septembre, nous mesurâmes en même temps toutes les chambres alors occupées comme dortoirs, et nous trouvâmes que beaucoup d'entre elles ne donnaient pas plus de 350 pieds cubes d'air pour chaque malade, et aucune n'en donnait 500. Comme tous les auteurs s'accordent à dire qu'un espace de pas moins de 800 pieds cubes d'air devrait être donné à chaque malade, avec une bonne ventilation, l'on peut se former une idée de la misérable position de tant de malheureuses créatures, qui sont entassées jusque dans les petits appartements des caves et des greniers. Les faits qui sont venus à notre connaissance, lors de cette visite, m'ont engagé à examiner de plus près que je ne l'avais fait jusque-là la condition de cet asile, et ont beaucoup contribué à faire changer l'opinion que je m'étais formée de son administration.

Lors de ma nomination comme membre du bureau des inspecteurs, l'institution était déjà très encombrée, et en considération de ce fait, j'étais disposé à donner tout le crédit

possible pour le soin, la propreté et les autres marques d'attention que l'on y voyait en tout temps.

J'acceptais aussi le grand excédant de la population de l'asile sur sa capacité, comme un fait existant, sans réfléchir très *particulièrement* sur ses causes. Mais lorsque l'agrandissement des bâties eut lieu, sous prétexte de remédier à l'excédant préexistant, je fus quelque peu surpris de voir qu'il était accompagné, même pendant le progrès des travaux, d'une addition continuelle au nombre des malades, en sorte que lorsque cet agrandissement fût tout-à-fait terminé, le même sinon un plus grand encombrement existait encore. La pensée se présenta alors forcément à mon esprit, que l'intérêt des aliénés, leur santé et leur bien-être n'étaient que des considérations secondaires. Les propriétaires nous ont assuré qu'ils avaient informé le gouvernement que leur institution était et est encore beaucoup trop peuplée, et je n'ai aucune raison de douter de cette assurance; et ce peut être avec beaucoup de regret que des médecins, qui connaissent les effets produits sur les aliénés par leur entassement, la nuit, dans des chambres mal ventilées, ont consenti, sous ces circonstances, à faire ce qu'ils condamnaient comme hommes de profession. Je pense aussi que si le gouvernement était bien convaincu que les malades purement idiots qui encombrant tant l'asile de Beauport aujourd'hui, peuvent être gardés et soignés en toute sûreté par leurs proches, chez eux, et s'il était informé du fait que leur état est parfaitement incurable, ainsi que du tort que leur présence fait aux aliénés guérissables les propriétaires ne seraient plus pressés par le gouvernement d'entreprendre ce que professionnellement ils savent qu'ils ne devraient pas entreprendre.

J'aurais été heureux de voir les propriétaires transférer graduellement ces misérables fous qui occupent les cellules solitaires des greniers de leur établissement, dans des chambres qui méritent le nom de dortoirs, au lieu d'être obligés de continuer à les enfermer dans de pareils endroits, en continuant à recevoir plus de malades qu'ils n'en peuvent loger.

Que la responsabilité de cet encombrement retombe où elle voudra, je ne puis que blâmer le fait tel qu'il existe, et il est très à désirer que l'on mette bientôt un terme à l'état actuel des choses.

J. M. FERRES.

RAPPORT PARTICULIER

DE

M. TERENCE J. O'NEILL,

POUR L'ANNÉE 1864.

J'ai l'honneur de faire rapport des visites que j'ai faites aux prisons dans le cours de l'année dernière.

J'ai pris la liberté, dans le cours de ce rapport, de faire aussi quelques observations sur la condition de nos prisons communes, sur leur administration et sur un vice qui prend des proportions alarmantes, le vagabondage.

PRISON DE BARRIE.

Visité cette prison le 9 et le 14 mai. La première fois, le nombre des détenus était de 11 dont deux femmes; deux des hommes étaient des aliénés. A la deuxième visite, il était de douze, dont deux femmes.

Avec les utiles améliorations récemment faites ici, et qui se composent d'un nouveau corps de bâtisse de 18 cellules adjoint à l'ancien d'après les plans approuvés par les inspecteurs, et exécuté d'une manière qui fait honneur au conseil de comté, cette prison peut être considérée comme sûre et possédant les moyens d'y opérer le classement de ses détenus.

Le coût de la nourriture des prisonniers, qui, jusqu'ici avait été plus élevé que celui d'aucune autre prison de la province, a été réduit à un chiffre comparativement bas, bien qu'il pourrait l'être davantage. Il est aussi à remarquer que les aliments sont fournis en contravention directe avec les règlements des inspecteurs, attendu qu'ils le sont par le géolier, lesquels règlements sont aussi violés par les autorités, qui négligent de fournir à chaque prisonnier une paire de draps de coton ou de grosse toile, négligence qui va jusqu'à laisser dans les lits trois ou quatre paires de couvertures de laine, ainsi que l'on récemment constaté les inspecteurs.

Il est bon de faire remarquer que la perte occasionnée par ce gaspillage n'est pas supportée par le comté seul, mais en grande partie par le public, et que le sciage du bois de chauffage pour les prisonnier est porté au compte du conseil de comté par le géolier, bien que ce travail soit fait par les détenus.

L'administration générale de la prison a besoin de subir beaucoup de changements pour qu'elle soit au gré des inspecteurs.

PRISON DE BELLEVILLE.

Cette prison a été visitée plusieurs fois dans l'année, et elle l'a été par moi le 13 janvier, le 28 juin et le 17 décembre.

La condition de cette prison est si mauvaise sous tous les rapports que les inspecteurs n'ont pu faire autrement, dans leurs rapports de plusieurs années, de l'indiquer comme tout à fait impropre à l'objet auquel elle est destinée.

Enfoncée de plusieurs pieds au-dessous du niveau du sol et construite de manière à être privée d'air et de lumière, elle est la première d'entre toutes les prisons de construction vicieuse.

Le manque de cour et de mur fait que les détenus ne peuvent jamais sortir des cellules ou des salles communes.

Le seul empêchement que rencontrent ceux du dehors qui veulent communiquer avec les détenus, est une clôture de bois délabrée qui peut être franchie sans peine.

Quant aux détenus pour offenses des plus graves, ce n'est que par une surveillance constante que l'on peut empêcher leur évasion, et c'est là un état de choses dont ne doivent pas avoir à souffrir les gardiens de la prison.

A la suite de longues délibérations, le conseil de comté a décidé de faire faire certaines additions à la prison actuelle de manière à ce qu'elle puisse remplir les fins voulues par la loi.

Je dois à la matrone de dire—selon cette femme, tout le fardeau de l'administration est porté par elle—que la prison est ordinairement tenue en assez bon ordre, mais que par la négligence du géolier à mettre en force les règlements et les instructions donnés par les inspecteurs, les détenus jouissent d'une trop grande liberté.

On a permis à trois ou quatre d'entre eux d'occuper une même cellule,—tandis qu'il y a assez de ces appartements pour que chaque détenu en ait un—et cela afin qu'ils pussent passer ensemble les soirées d'hiver, le géolier n'ayant pas voulu commettre l'impolitesse de leur refuser cette demande, préférant plutôt contrevenir aux règlements.

Il est à espérer que l'inauguration d'une nouvelle prison amènera une administration plus sévère.

Le régime alimentaire ne coûte par jour que de 7 à 8 centins par individu.

PRISON DE BERLIN.

Visitée cette prison le 8 décembre. Elle renfermait dix détenus, dont une femme, qui est aliénée et prisonnière depuis deux ans. C'est là un témoignage de l'insuffisance où sont les asiles de ne pouvoir recevoir tous les malheureux qui se présentent à leur porte; nos prisons se trouvent ainsi transformées en succursales d'asiles, mais l'aliéné ne saurait y trouver le traitement et les soins nécessaires à sa guérison.

J'ai trouvé la prison en très bon ordre partout; les cellules sont munies de tout le nécessaire, et le régime alimentaire est conforme aux règlements. Le coût de l'alimentation est par jour un peu au-dessous de 8 centins par tête. Toute l'administration paraît excellente.

PRISON DE BROCKVILLE.

Visitée par moi le 18 et le 27 juin. Elle renfermait alors onze détenus, dont une femme.

Les récentes améliorations faites à cette prison ont beaucoup contribué à sa sûreté et aux moyens d'opérer le classement, mais ses dimensions sont encore trop limitées pour les besoins d'une localité aussi populeuse.

Du 9 au 15 avril, elle renfermait 27 prisonniers—le 11 leur nombre atteignit le chiffre de 32, bien qu'elle ne puisse commodément en loger que dix-huit, et il est par conséquent facile de comprendre l'impossibilité d'un système de classification.

La nourriture des prisonniers est fournie par le géolier, et coûte par jour au conseil de 7 à 8 centins par tête.

Les changements faits depuis peu ajoutent beaucoup à la sûreté des cours de la prison, et l'eau que l'on faisait charroyer de la rivière se prend maintenant sur les lieux.

L'administration se trouve en de bonnes mains.

Je l'ai visitée de nouveau le 23 et le 27 août, et l'ai trouvée dans le même ordre que précédemment.

PRISON DE COBOURG.

Visitée cette prison le 5 décembre. Elle renfermait alors 26 prisonniers, dont 15 du sexe féminin.

Les améliorations faites depuis peu ont rendu cette prison à la fois sûre et commode. Malgré cela, j'ai pu voir, en consultant l'érou, qu'une évasion avait eu lieu quelques semaines avant ma visite.

Cette évasion n'est pas due à aucune défectuosité de la prison, mais à l'imprudence des autorités qui font travailler des prisonniers au dehors, tandis qu'ils pourraient être employés dans la cour avec sûreté.

En justice pour le geôlier, qui s'est considéré en quelque sorte blâmable à l'égard de cette évasion, je dois dire qu'il a offert une récompense honnête pour la capture du prisonnier, mais je ne saurais dire si cette démarche a eu le succès désiré par lui.

J'ai pu voir ici le triste spectacle de toute une famille subissant la réclusion. Cette famille se compose de la mère et de ses cinq enfants, dont l'âge varie de 4 à 23 ans, et il est à remarquer que tous sont détenus pour une offense particulière à chacun d'eux.

Il s'y trouve aussi un voleur précoce à peine âgé de 7 à 8 ans, qui a été incarcéré pour avoir dérobé de l'argent dans une église, et ce n'était probablement pas le premier essai du petit misérable, ni un acte non-prémédité de sa part suggéré par un plus âgé que lui, car il est soupçonné d'avoir volé en d'autres occasions et d'avoir en cela probablement agi d'après ses propres instincts. Il est à espérer que la peine qui lui sera infligée sera plusieurs années de prison de réforme.

Vu le grand nombre de prisonniers ordinairement enfermés dans cette prison, il serait très-utile de pourvoir à quelque moyen systématique de les employer.

Les observations que je fais sur les prisons communes dans ce rapport particulier s'appliquent à celle-ci, et j'espère qu'avant peu l'on agira dans le sens de mes recommandations.

Le régime alimentaire est rapporté comme coûtant par jour 12½ centins par tête, mais en examinant les comptes fournis au gouvernement, j'ai pu voir qu'il coûtait 17½ centins.

La prison est partout tenue proprement et en bon ordre.

PRISON DE CORNWALL.

Dans chacun des rapports annuels des inspecteurs, la mauvaise condition de cette prison a été pleinement signalée.

Au lieu d'énumérer ses défectuosités, on peut dire qu'elle est tout-à-fait dépourvue de ce qui est nécessaire à la sûreté, à la salubrité et pour opérer chez les criminels la réforme qu'une prison a pour but.

L'entourage de la cour de cette prison est si facile à franchir que le geôlier n'ose pas permettre aux détenus d'y aller, soit pour s'y récréer, soit pour y travailler.

Il y a quelques années, les inspecteurs ont préparé un plan des améliorations que pouvait subir cette prison, mais il fut rejeté par le conseil de comté, qui en soumit un autre, mais il différait tellement quant aux changements qui étaient d'absolue nécessité que les inspecteurs ne purent faire autrement que de voir que ce plan avait été proposé dans la seule intention de ne faire aucune amélioration.

Pourquoi, je me le demande, les autorités municipales persisteraient-elles à se croire exemptes de responsabilité à l'égard d'une œuvre qui est considérée partout ailleurs, non seulement comme un acte de sage politique, mais encore comme un devoir envers l'humanité; car c'est manquer de justice que d'imposer aux geôliers, et à leurs aides le surcroît de peine et de vigilance que nécessite une semblable insécurité. Il en est de même à l'endroit de la société,—si après les dépenses qu'ont coûté l'arrestation et la conviction de voleurs, ces derniers peuvent facilement s'évader de leur prison, grâce à ses défectuosités.

À la suite de fréquentes démarches faites auprès du conseil, mais toujours sans succès, pour l'engager à s'occuper de nouveau de cette affaire, les inspecteurs crurent à propos, pour s'exonérer de l'odieuse que cette négligence faisait retomber sur tous les intéressés, de soumettre au gouvernement cette affaire, et il en est actuellement saisi.

Lors de mes visites du 14, 26 et 27 juin, la prison était proprement tenue. Parmi les détenus se trouvaient quatre aliénés, pour trois desquels on avait, ai-je appris, demandé admission à l'asile de Toronto.

PRISON DE GODERICH.

Visitée par moi le 9 décembre. Les prisonniers étaient au nombre de douze, dont trois femmes. Parmi eux se trouvait un homme âgé et à l'air respectable, qui n'était pas là pour aucune offense, mais auquel les magistrats avaient permis de jouir de l'hospitalité de la prison vu sa pauvreté.

Il est permis dans le Bas-Canada d'utiliser la prison comme refuge pour les indigents, mais j'ignore si la loi du Haut-Canada reconnaît cette manière de les secourir.

Cette prison a subi depuis peu des changements qui l'ont beaucoup améliorée, bien qu'elle soit encore loin d'être parfaite ; la salle commune est trop petite, ainsi que toute la prison. Il s'y est trouvé une fois jusqu'à 27 détenus, nombre beaucoup plus grand que celui des cellules, et la classification ne put dès lors se faire convenablement.

La séparation des comtés unis et l'érection d'une autre prison dans le comté de Bruce va sans doute diminuer le nombre des détenus de celle-ci.

Le même vice que j'ai remarqué ailleurs dans la construction des murs d'enceinte existe ici, car leurs angles sont aigus au lieu d'être arrondis. Ces angles offrent une occasion de s'évader aux habitués de prison qui sont doués de force et d'agilité, et ils exigent, par conséquent, un surcroît de vigilance de la part du geôlier et de ses aides, lesquels condamnent hautement cette manière de faire les murs.

Dans la cour, les latrines qui étaient presque pleines, empestaient l'air, et le guichetier qui m'accompagnait dans mon inspection, car le geôlier se trouvait alors absent, a été incapable de me dire comment il serait possible de remédier à cette nuisance.

Dans cette prison se trouvait aussi un sujet pour la prison de réforme, un pauvre enfant de 12 ans qui attendait là son procès pour le vol d'une bagatelle, en seconde offense ; pour la première, qui consistait dans le vol d'une montre, il n'avait pas subi de procès. Il est à espérer que la commisération engagera ses juges à l'envoyer pour 5 ou 7 ans à la prison de réforme.

Comme dans beaucoup d'autres prisons, la règle prescrivant le nombre et le genre de cellules n'est pas observée. L'intérieur était propre, mais il n'offrait pas cet indice certain d'une administration systématique.

PRISON DE GUELPH.

Visitée par moi le 7 décembre. Elle renfermait douze prisonniers, dont une femme ; deux des hommes étaient aliénés, et l'un d'eux était prisonnier depuis deux ans ; la prison était en très bon ordre ; les cabinets à l'anglaise construits à l'intérieur sont devenus, comme dans bien d'autres prisons, une nuisance, et tous, à l'exception d'un seul, ont dû être fermés.

La nourriture coûte ici environ 8 centins par jour. L'administration paraît être entre de bonnes mains.

J'ai l'espérance que sous peu on y fera travailler les prisonniers à la confection d'objets comme ceux que j'ai montrés au geôlier.

Il n'y a ici qu'une seule cour pour tous les détenus, mais comme elle est vaste, on pourrait la séparer par deux murs, de manière à ce que les hommes, les femmes, et les enfants en eussent chacun la leur.

PRISON D'HAMILTON.

Elle a été visitée par moi le 10 février, le 18 avril, le 10 août et le 5 novembre, et chaque fois je l'ai trouvée proprement tenue et en bon ordre. Il a été si souvent fait rapport de sa condition, et son insuffisance pour une localité populeuse comme celle où elle est située a été si fréquemment mentionnée aux autorités municipales afin d'y remédier, qu'il est inutile de réitérer ici la même chose.

Pour être d'accord avec les principes de réforme, le seul remède pratique serait de construire ailleurs une nouvelle prison. Le terrain dépendant de cet édifice, même si la prison actuelle pouvait être reconstruite avec avantage, est de trop petites dimensions. Pour une prison qui réçèle ordinairement de 60 à 80 détenus, comme c'est ici le cas, un plus grand espace est nécessaire pour les cours, les ateliers, etc.

La prison actuelle pourrait servir comme maison d'arrêt. Là où la population vagabonde est aussi nombreuse qu'elle l'est ici, un pareil auxiliaire est d'une grande utilité, et il est à espérer qu'elle sera conservée comme tel.

Comme il serait vraiment criminel d'assujettir les prisonniers aux souffrances morales qu'ils endurent aujourd'hui plus longtemps que ne le nécessitera le manque de moyens pécuniaires de la municipalité, nous ne doutons pas que cette dernière fera construire le plutôt possible une prison appropriée au besoin de la localité.

Les détenus sont généralement employés à casser de la pierre pour la corporation de la cité ; pour les prisonnières, on n'a pas encore trouvé de travail régulier : le lavage et le raccommodage de leur linge est à peu près tout ce qu'elles font. Sans la direction d'une matrone capable et zélée, le travail de 25 femmes,—car c'est le nombre que cette prison renferme ordinairement—pourrait être utilisé d'une manière profitable.

La nourriture est fournie à l'entreprise et coûte par jour environ onze centins par tête.

Comme dans le plus grand nombre des anciennes prisons non améliorées, il manque aux cellules de celle-ci bien des choses nécessaires ; les lits n'ont ni draps ni oreillers.

Dans toute la bâtisse il n'y a pas un seul appartement propre à une infirmerie. La salle de bains n'est pas non plus comme elle devait être. Dans le quartier des femmes, la salle commune a un rideau que l'on rabat lorsque la baignoire est utilisée. Quant aux prisonniers, je crois qu'ils n'ont pas ce moyen de pourvoir à leur propreté.

On remarquera avec satisfaction que le dimanche plusieurs ministres viennent à tour de rôle faire une instruction religieuse.

PRISON DE KINGSTON.

Je l'ai visitée plusieurs fois durant l'année, et d'ordinaire le bon ordre et la propreté y régnaient.

Le manque de murs d'enceinte diminue la sûreté de cette prison, et parmi les prisonniers, il n'est permis qu'à ceux appartenant à la classe des faibles et des vagabonds d'aller dans la cour y scier le bois de chauffage de la prison et des bureaux du palais de justice, et c'est là le seul travail des prisonniers.

Ce manque de murs d'enceinte a fréquemment été rappelé au conseil du comté, mais il n'a encore rien fait à cet égard.

Par cette négligence, le conseil entrave l'accomplissement de la peine infligée aux détenus condamnés aux travaux forcés.

Il s'ensuit de plus que la prison finit par être considérée comme une pension par les récidivistes plutôt que comme un lieu de peine ; et les dépenses sont grandement augmentées par cette catégorie de prisonniers qui, s'ils y étaient assujétis à un travail forcé, s'efforceraient plus tard d'éviter la prison.

Mais il ne manque pas à cette prison que des murs d'enceinte ; ses dimensions sont trop restreintes pour le nombre de détenus qu'elle renferme d'ordinaire, et le bon classement devient alors difficile. Les condamnés et ceux qui attendent leur procès, le jeune délinquant et ceux qui ont subi plusieurs condamnations se trouvent ensemble, si bien que l'emprisonnement ne peut produire la réforme voulue, et c'est donc à ceux à qui ce devoir incombe de faire le plus tôt possible les changements propres à faire de cette prison un lieu de correction.

C'est avec plaisir que je mentionne ici la sollicitude du clergé pour les prisonniers, sollicitude qui se manifeste dans les exercices religieux et les exhortations. Plusieurs dames charitables ont aussi droit à nos félicitations pour les fréquentes visites qu'elles font aux prisonnières dans le but de les engager à suivre une meilleure voie.

Les prisonnières ont eu du tricot à faire pendant quelque temps, mais ce travail n'a pas même été régulier. Le conseil de comté devrait voir à ce que la matrone, qui est sous sa charge, eut constamment en main de la laine, afin qu'elle ne put avoir d'excuse pour laisser les détenues à ne rien faire.

Les inspecteurs ont appris avec peine que la matrone n'était pas reconnue par le conseil au nombre de ses officiers ; mais il ne doit pas oublier qu'il en faut une à cette prison, dans laquelle se trouvent toujours des détenues, et s'il arrivait que par sa négligence elle en fut privée, les inspecteurs seraient dans la nécessité de porter ce fait à l'attention du gouvernement.

PRISON DE LINDSAY.

Visitée cette prison le 29 et le 30 juin, et j'ai constaté qu'elle était proprement tenue et en de bonnes mains.

Cette prison est construite depuis un ou deux ans d'après des plans approuvés par les inspecteurs.

A la suite de difficultés avec l'entrepreneur, les travaux de construction ont été poursuivis sous la direction du conseil, mais exécutés différemment des plans.

Le désir du conseil de voir achever à temps la prison pour pouvoir faire ériger le nouveau comté cette année là, l'a porté à hâter ces travaux, de sorte que la construction n'est pas aussi bonne que si on eut mis plus de temps à la faire, bien qu'elle devra coûter plus.

Les ferrures ne sont pas absolument de bonne qualité, et il est évident qu'elles ont été faites par des personnes inexpérimentées.

Beaucoup de portes de cellule et du corridor sont en mauvais ordre, et il y a danger, par conséquent, de tenir des prisonniers dans ces parties-là de l'édifice ; mais le conseil a promis aux inspecteurs qu'il serait remédié à tout de manière à les satisfaire.

Les latrines sont faites autrement que le voulaient les inspecteurs, et dès aujourd'hui on a beaucoup à s'en plaindre. J'ai suggéré un moyen de remédier un peu à cette nuisance en attendant que l'on prenne celui d'y remédier efficacement, ce qui, je l'espère, ne sera pas différé.

Les murs de la cour ne sont pas assez élevés, et l'on ne s'est pas conformé à l'ordre d'afficher dans la prison les règlements donnés par les inspecteurs.

Sur les sept prisonniers que renferme cette prison, quatre sont aliénés, mais l'admission de trois d'entre eux à l'asile provincial d'aliénés a été demandée au surintendant médical de cette institution.

PRISON DE L'ORIGNAL.

Visitée le 24 et le 25 juin, et je l'ai trouvée en très bon ordre sous tous les rapports. Par l'addition récemment faite d'une nouvelle bâtisse à l'ancienne, on a réussi à en faire une prison efficace. La construction a été faite solidement et d'après des plans approuvés par les inspecteurs.

Là où le géôlier est intelligent et soigneux, comme l'est celui-ci, le devoir de censurer quelqu'un de ses actes est pénible ; mais la chose est ici inévitable lorsqu'on voit que la nourriture des prisonniers coûte 25 centins par tête et qu'elle est fournie par le géôlier même, contrairement aux règlements qui, entre autres choses, défendent aux officiers de fournir quoi que ce soit pour l'usage des détenus.

Jeter ce blâme sur le géôlier seul serait injuste ; le shérif et le conseil municipal doivent en avoir leur part. Avec l'espérance qu'il serait mis fin à cette dépense qui excède de plus de cent pour cent le chiffre qu'elle devait atteindre, les inspecteurs ont soumis l'affaire aux autorités.

On a aussi représenté qu'il fallait des draps de lit de grosse toile ou de coton. La fourniture de ces articles nécessaires à la salubrité et à la propreté opérera en même temps une économie, car ils empêcheront que les couvertures de laine s'usent et se déchirent moins vite. Il serait nécessaire que l'usage de cet article fut généralement adopté dans toutes les prisons du pays.

Bien qu'il y ait lieu de se féliciter du peu de crimes qui se commettent dans les comtés-unis—car il n'y a eu que 19 condamnations dans le cours de 18 mois—il n'en est pas moins pénible de savoir que sur ce nombre restreint, sept sont affectés d'aliénation mentale. Dans ce triste fait on peut trouver l'explication de l'empressement du Gouvernement à faire achever l'asile d'aliénés à Kingston, celui de Toronto étant encombré depuis longtemps déjà.

PRISON DE MILTON.

J'ai visité cette prison le 12 Août, et comme précédemment je l'ai trouvée en bon ordre et proprement tenue.

Il y a longtemps déjà que cette prison a été condamnée par le bureau comme tout-à-fait impropre, et que les plans pour une nouvelle sont en la possession du conseil de comté.

De précédents rapports font connaître ses défauts, de sorte qu'il serait inutile de les mentionner de nouveau.

La raison que donne le conseil pour différer cette entreprise nécessaire, c'est que la dette dont il s'est trouvé chargé lors de sa séparation d'avec Wentworth, n'est pas encore

payée, et que tant qu'elle ne le sera pas, il s'abstiendra de se créer de nouvelles obligations.

Cependant, je crois qu'il n'est pas de comté du Haut-Canada qui ait moins de dette que celui-ci, qui est riche et populeux pour son étendue, de sorte que je ne vois chez lui aucun motif justifiable d'entraver les efforts que fait le Gouvernement pour la réforme des criminels; mais comme il persiste dans son refus d'agir, les inspecteurs n'ont autre chose à faire que de laisser à l'Exécutif de décider sur cette affaire.

Le prix de la nourriture a aussi été diminué ici, et maintenant il n'exécède pas huit centins par tête.

J'ai vu avec satisfaction qu'une grande quantité de pierre avait été apportée dans la cour pour occuper les prisonniers à son cassage.

PRISON DE NAPANEE.

Par suite de la séparation de Lennox et Addington de Frontenac, une nouvelle prison a été érigée ici durant l'année.

Selon les instructions du gouvernement, et avant que la séparation des comtés eut eu lieu légalement, la prison a été examinée à la fin de septembre par les inspecteurs Ferres, Tassé et moi.

Les travaux étaient alors à la veille de finir, et ils nous ont paru avoir été bien exécutés. Les plans approuvés par le bureau ont été suivis de tout point.

Dans une visite précédente, j'avais suggéré au préfet et à d'autres membres du conseil provisoire de songer aux moyens de fournir l'eau douce et l'eau dure à la prison, et les inspecteurs reçurent l'assurance qu'il serait fait selon leur désir sous ce rapport.

L'ouverture de cette prison va être d'un grand secours pour celle de Kingston, qui a été jusqu'ici encombrée au point de rendre impossible le bon classement des prisonniers.

PRISON DE NIAGARA.

Il y a longtemps que les inspecteurs ont passé condamnation sur cette prison, et comme elle va bientôt faire place à une autre, qui sera sous peu construite à Ste. Catherine d'après des plans approuvés par le bureau, il est inutile de faire une nouvelle description de ses défauts, jugés irrémédiables au point de nécessiter absolument la construction d'une nouvelle prison.

Les prisonniers de ce comté auront donc bientôt une prison où leur santé n'aura pas à souffrir.

De ce que cette prison était malsaine, il ne s'ensuit pas que c'était là tout ce qu'on pouvait lui reprocher; il lui manquait aussi ces objets que l'humanité et la décence exigent dans toute prison bien tenue, et sous ce rapport l'indifférence du conseil de comté a été manifeste.

Le géolier et la matrone ont le grand mérite d'être attentifs à leur devoir. A cette visite du 19 août comme à toutes les autres, j'ai trouvé la prison proprement tenue et en très bon ordre.

Le régime alimentaire coûte ici moins de 8 centins par tête.

PRISON D'OUTAOUAIS.

Visité cette prison le 23 juin. Elle renfermait alors 12 prisonniers, dont trois du sexe féminin.

Elle est construite depuis à peu près deux ans et selon des plans approuvés. La construction et les matériaux sont excellents. Cet édifice qui contient près de 100 cellules pourrait être considéré comme un des mieux situés pour une prison centrale lorsque le gouvernement voudra avoir des institutions pénitencières de ce genre.

Il y manque cependant encore quelques détails absolument indispensables à la bonne administration d'une prison; ce sont des bains distincts pour les hommes et les femmes; des vêtements pour les deux sexes, des draps de grosse toile ou de coton et des taies d'oreiller pour chaque cellule, et des citernes pour amasser l'eau de pluie.

Dans presque toutes les prisons du pays on a adopté le régime alimentaire et le mode de la fourniture des aliments proposés par les inspecteurs, mais ici les autorités municipales n'ont fait aucune attention à la perte sérieuse qu'elles font chaque année par le régime

adopté dans cette prison. Si sous ce rapport les règlements des inspecteurs étaient suivis, il est très probable que l'on pourrait faire l'acquisition des articles ci-dessus mentionnés sans augmenter les frais d'entretien.

La prison est partout tenue en bon ordre.

PRISON DE PEMBROKE.

Par suite de difficultés, on a suspendu la construction de cette prison, commencée il y a environ deux ans.

La construction du palais de justice est beaucoup avancée, mais lors de ma visite (le 22 juin) l'édifice de la prison ne dépassait que peu le niveau du sol.

Le site de cette prison est bien choisi, car il est plus élevé que celui des édifices environnants. La construction de ces édifices, qui ont d'excellents moyens de drainage, est parfaite et ses matériaux de bonne qualité.

PRISON DE PERTH.

Visitée le 19 et le 20 juin, ensuite le 24 et le 25 août.

La prison érigée ici depuis un ou deux ans est à la fois spacieuse et de belle apparence. Sa construction est excellente et conforme à des plans approuvés par les inspecteurs.

Les cabinets à l'anglaise, construits à grands frais à l'intérieur, ont dû être abandonnés par suite de l'insuffisance de l'approvisionnement d'eau, ce qui n'eût pas eu lieu si l'on n'avait négligé de faire des citernes pour amasser l'eau de pluie.

Dans l'appréhension du manque d'eau, j'ai suggéré au comité de construction et à l'entrepreneur de renoncer à l'installation des latrines à l'intérieur des murs.

Comme ce changement doit diminuer beaucoup le prix de revient de l'édifice, mon conseil a été bien reçu d'abord, mais on ne l'a pas suivi, les autorités du comté voulant que la prison fut aussi complète que possible ; on s'est aperçu plus tard que ce changement aurait dû être fait, mais seulement lorsqu'il n'était plus temps d'opérer cette économie.

Ce n'est pas la seule des prisons nouvellement érigées où on a oublié de faire ce changement, et c'est vraiment malheureux, car ces latrines nuisent à la santé des prisonniers et empêchent de tenir la prison proprement. Espérons qu'à l'avenir on saura éviter ces inconvénients.

Une des défauts que j'ai signalée dans un précédent rapport comme existant à Sarnia et ailleurs se rencontre de même ici.

La maçonnerie des murs extérieurs de la prison est à face brute, ce qui lui donne un aspect de grande solidité, mais aux angles, où se joignent les murs de la cour, elle offre aussi un moyen d'évasion que le prisonnier actif et agile n'est pas long à découvrir et dont il ne tarderait pas à profiter sans la vigilance des gardiens de la prison.

Aux angles des murs dont la pierre est de face aussi inégale, on devrait l'unir sur une étendue d'environ quatre pieds. La coutume de laisser ouvertes tout le jour les cellules, où les prisonniers vont s'étendre sur les lits, est défendue par les inspecteurs, et j'ai ordonné qu'à l'avenir elles fussent fermées pendant ce temps.

Dans les prisons où il y a une matrone, il est entendu qu'elle devrait garder les clefs des appartements des prisonnières. Si les règlements eussent été observés, on n'eût pas eu le scandale de voir une personne du sexe, condamnée à une année de réclusion, devenir enceinte et donner le jour à un enfant peu de temps après sa libération. Généralement, j'ai trouvé la prison assez propre, mais pas en aussi bon ordre qu'on pourrait l'espérer.

Si ce que l'on me dit est vrai, que le géôlier remplit aussi les fonctions de sous-shérif, il n'y a aucun doute que lorsque le conseil de comté apprendra ce fait, il s'opposera à ce cumul qui, naturellement, lui fait négliger ses devoirs à la prison.

PRISON DE PETERBOROUGH.

Visitée le 30 juin ; elle renfermait 5 détenus, dont une femme. Un des hommes était aliéné.

A la recommandation des inspecteurs et d'après des plans approuvés par eux, la construction d'une nouvelle prison a été entreprise au commencement de l'année.

J'ai fait ma deuxième visite le 13 décembre. La nouvelle prison était presque terminée. On pensait pouvoir l'occuper vers le commencement de l'année suivante.

Cet édifice fait honneur à l'intelligence et à la libéralité de la municipalité, ainsi qu'aux commettants de cette dernière.

Le comté avait deux prisons, l'une d'elle n'était construite que depuis quelques années,—et tout récemment, le nombre de ses prisonniers avait diminué par sa séparation d'avec Victoria et la construction d'une nouvelle prison à Lindsay; mais dès que la municipalité fut convaincue que sa prison n'était pas conforme à la loi, et avec un rôle digne d'être imité, elle a pourvu à la construction d'une nouvelle prison pour seconder le gouvernement dans son œuvre de réforme des criminels.

Le coût de la nourriture est ici de 11 centins par tête. Ce chiffre est certainement plus élevé qu'il ne devrait l'être, mais personne n'est à blâmer sous ce rapport, car la fourniture des aliments se fait à l'entreprise, et il n'y a que la concurrence qui en diminue le prix.

La prison est toujours proprement tenue. Le géôlier est capable et attentif. En examinant les articles nécessaires aux cellules, j'ai remarqué qu'il manquait certaines choses, mais je ne doute nullement que la nouvelle prison sera munie de ces objets.

PRISON DE PICTON.

Visité cette prison le 13 janvier et le 28 juin. La première fois, elle était vide, mais la seconde il s'y trouvait deux prisonniers.

Les inspecteurs ont maintes fois représenté que cette prison était totalement privée de tout ce que doit avoir un édifice de ce genre.

L'humidité, le manque d'air et de ventilation des appartements du rez-de-chaussée ont souvent été signalés au conseil de comté; mais il paraît que cela n'a servi de rien auprès de ce corps, qui semble n'avoir pas conscience de la responsabilité qui pèse sur lui en contribuant ainsi par sa négligence à abrégér les jours des détenus de cette prison malsaine.

Le conseil, il est vrai, a paru sortir un moment de son apathie à cet égard; il a fait faire les plans d'une nouvelle prison, que les inspecteurs ont approuvés; mais il y a maintenant près de deux ans de cela, et je ne sache pas qu'aucune mesure ait été prise pour en faire commencer la construction.

Le mauvais état de ses finances ne saurait excuser son inertie car des municipalités fortement endettées n'ont pas hésité à faire leur part pour la réforme des criminels, soit en faisant des changements à leur ancienne prison, soit en en construisant une nouvelle.

Un autre fait reprehensible, c'est que le géôlier s'est cru bien des fois obligé de mettre à la chaîne et au boulet quelques-uns des prisonniers pendant qu'ils sciaient du bois ou prenaient l'air dans la cour, et c'est la facilité de s'évader que l'on donne pour justification de cette mesure; mais il reste à constater si la négligence du conseil à l'égard de cette prison peut justifier l'emploi de la chaîne, qui n'est permis par la loi que comme moyen de punition.

À l'égard du nécessaire des cellules, les règlements sont tout à fait maïs de côté. Les bois de lits, par exemple, au lieu d'être pour une seule personne, sont des plus grands, et sur ces lits deux ou trois peuvent y jouer; dans les cellules, en un mot, il ne s'y trouve aucun des articles prescrits, si bien qu'il est inutile de rien particulariser.

La nourriture coûte ici 14 $\frac{3}{4}$ centins par jour par individu, c'est-à-dire 50 pour cent de plus qu'elle ne coûterait si le conseil de comté faisait observer les règlements et recommandations des inspecteurs.

La prison est ordinairement propre et en bon ordre autant qu'on peut l'espérer dans les circonstances où elle se trouve. Le géôlier me paraît attentif à ses devoirs.

PRISON DE SANDWICH.

Visitée le 21 mai. Elle renfermait alors 14 détenus, dont trois du sexe féminin.

Elle venait justement d'être nettoyée. Elle est ordinairement tenue dans le meilleur ordre possible.

Bien qu'elle soit grande, que ses matériaux soient de bonne qualité et qu'elle ne soit construite que depuis quelques années, cette prison est défectueuse au point de rendre impossible le bon classement des prisonniers.

Il est cependant possible, à l'aide de judicieux changements d'en faire une bonne prison.

Je l'ai visitée de nouveau le 15 décembre avec M. l'inspecteur Ferres. Elle renfermait alors 24 prisonniers, dont sept du sexe féminin.

En cette occasion, nous fûmes assez heureux pour rencontrer le préfet du comté, auquel, pour l'information du conseil municipal, nous avons fait connaître les défectuosités de la prison ainsi que les moyens d'y remédier.

Il est donc à espérer que le conseil fera bientôt faire ces améliorations.

Les latrines sont dans cette partie de l'édifice occupée comme salles communes, où la mauvaise odeur se répand parfois. Celles du côté est sont une nuisance continuelle par le fait du mauvais drainage.

L'effet que peut produire sur des détenus l'atmosphère ainsi viciée d'un appartement encombré se comprend facilement, et l'humanité fait un devoir à ceux que cela intéresse de remédier sans retard à cette nuisance.

Le coût de la nourriture est de 7 $\frac{3}{4}$ centins. L'administration fait honneur à ceux qui en sont chargés.

PRISON DE SARNIA.

Visitée le 18 mai et le 10 décembre. Elle a occasionné de fortes dépenses au comté où elle est située.

Bien que construite seulement depuis quelques années et avec de bons matériaux, la première prison était si défectueuse qu'il a fallu en ériger une nouvelle possédant les qualités indispensables à la discipline et à la santé des détenus.

Il est de plus malheureux que l'administration de cette prison ne réponde pas à la libéralité dont le conseil de comté a fait preuve en faisant exécuter les améliorations dispendieuses que nécessitait cet édifice. Il faut que son administration soit bien négligée puisque, depuis son occupation, il s'y est évadé plus de prisonniers que d'aucune autre prison.

Toujours j'ai trouvé la prison propre et le géôlier à son poste, mais cet homme, qui a pu autrefois être à la hauteur de cette charge, ne l'est plus aujourd'hui, et pour la sûreté il importe qu'elle soit confiée à d'autres mains.

Malgré les plaintes faites aux autorités du comté, sur ce que les aliments des prisonniers sont fournis par un membre de la famille du géôlier, et à un prix plus élevé que dans quelques comtés limitrophes, cette exaction n'en continue pas moins, bien que l'on ait promis d'y porter remède. J'espère, toutefois, qu'il y sera remédié sous peu.

PRISON DE STRATFORD.

Je visitai cette prison le 9 février :—nombre de prisonniers, 6 du sexe masculin et 2 du sexe féminin. Parmi les premiers se trouvait un pauvre enfant idiot d'environ 12 ans dont le shérif avait demandé l'admission à l'asile de Toronto au surintendant médical de cette institution.

Tant que les asiles des aliénés continueront d'être encombrés comme ils le sont aujourd'hui, et tant qu'il n'y aura pas d'hospice consacré spécialement à ce genre de folie, le public doit s'attendre à voir les idiots demeurer dans les prisons, à moins que la charité des particuliers ne trouve à les loger d'une manière plus convenable. Espérons aussi que l'humanité empêchera ces pauvres créatures d'être maltraitées par les compagnons qu'elles trouvent dans ce triste séjour.

Cette prison est proprement tenue comme d'ordinaire ; la literie et les autres articles sont l'objet d'un très-grand soin.

Le géôlier y continue d'être le pourvoyeur des vivres des prisonniers sous l'autorité du conseil de comté, bien que la chose constitue une violation des règles établies par les inspecteurs et ait été représentée comme telle au conseil. Aussi le tarif de la nourriture coûte-t-il près du double de ce qu'il coûte dans divers comtés environnants !

La condition défectueuse et peu sûre de cette prison n'a cessé, depuis l'organisation des inspecteurs de prison, d'être l'objet de leurs observations; à chaque visite on trouve cet état de choses empiré: c'est ainsi que l'aile du nord-ouest offre des signes de délabrement de plus en plus évidents, et j'ai trouvé l'affaissement en dehors des murs plus grand que la dernière fois.

Lors de ma visite, je vis un prisonnier, qui avait encore 4 mois environ à passer sous les verroux, fendant du bois en dehors des murs de la prison seul, sans gardien, pouvant s'échapper s'il l'eût voulu, et n'ayant pour cela qu'à franchir une simple clôture de piquets de 4 pieds.

On ne devrait pas exposer ainsi les prisonniers, et témoigner si peu de respect pour les sentences des tribunaux que de mettre les condamnés à même d'y échapper.

Ma seconde visite s'est faite en décembre et je n'ai trouvé dans la prison que le pauvre idiot que j'y avais déjà rencontré, pour la première fois il y a 12 mois. Je renouvellai ma visite le 10: un autre prisonnier était sous les verroux. La prison était propre et aussi bien tenue que de coutume.

PRISON DE TORONTO.

Cette prison est une de celles qui ont été construites sur des plans approuvés par le bureau et est destinée à servir de prison centrale, lorsque le gouvernement jugera à propos d'organiser cette classe d'institutions pénales.

Elle contient plus de 170 cellules et peut loger dans un cas de nécessité 225 à 240 prisonniers, sans nuire au principe de classification auquel est soumis l'emprisonnement dans ce genre de prison.

Une assez grande quantité de terre (109 acres à peu près) dépend de cette institution et pourra, une fois les premiers travaux d'amélioration terminés, donner sous une bonne administration un emploi utile à plusieurs prisonniers des deux sexes.

On pourra, dans l'été, procurer de cette manière de l'ouvrage à un grand nombre de prisonniers et rendre ainsi leur séjour profitable au public et moins agréable qu'il ne l'a été jusqu'ici.

On devra leur procurer également de l'ouvrage durant l'hiver.

Nous nous fions assez sur le zèle et l'intelligence des autorités pour introduire dans la prison le genre d'industrie et de travaux qui occuperont le mieux les prisonniers.

La nourriture coûte peu, mais n'est point encore celle qui est prescrite par les inspecteurs.

Comme il est hors de doute que l'exemple de la prison de Toronto sera suivi de plusieurs autres, il serait important qu'on y suivit les règlements des inspecteurs aussi fidèlement que possible.

Mes visites portent les dates du 2 février, 6 avril, 5 mai et 31 octobre.

La propreté et le bon ordre qui règnent dans ce vaste établissement font le plus grand honneur à ceux qui en sont chargés.

PRISON DE WELLAND.

Visitée, le 19 août: 10 prisonniers, dont 9 du sexe masculin et un du sexe féminin.

J'ai trouvé parmi les premiers un garçon de 13 à 14 ans, qui offrait un triste exemple de la mauvaise éducation de famille ou d'un mauvais caractère et peut être des deux à la fois.

C'était la troisième fois que ce malheureux enfant était emprisonné; il avait été accusé successivement d'incendiat, de vol avec effraction et de vol d'argent: quelle soit du crime!

Peut-on regretter maintenant l'existence des prisons de réforme qui met pendant 5 ou 7 ans la société à l'abri des violences et des mauvais coups de ces anges d'iniquité?

Depuis l'organisation du bureau des inspecteurs, l'état de cette prison n'a cessé d'être le sujet de nos réclamations. Construite, il y a peu d'années, et à grands frais, son plan est des plus défectueux et sa construction des plus misérables: les réparations qu'on y ferait pourraient tout au plus la rendre bonne à servir de prison provisoire. Les travaux ont été si mal conduits et conséquemment si mal exécutés que l'édifice est dans un état de

délabrement complet. Une aile, entr'autres, est même regardée, depuis quelque temps comme si peu sûre qu'il serait criminel que d'y mettre quelqu'un.

J'appris après cette visite que le conseil de comté s'était enfin occupé de l'affaire et avait résolu de restaurer l'édifice.

Le personnel qui a succédé à l'ancien a amélioré la tenue de cette prison; la partie habitable est bien mieux administrée qu'auparavant.

On a changé le mode de nourriture depuis notre dernière inspection et on en a réduit le coût à 8 centins par jour par tête.

PRISON DE WHITBY.

Visite, le 30 juin :—9 prisonniers, tous du sexe masculin.

Cette prison est une construction forte et solide qui ne date que de quelques années seulement. Le plan diffère beaucoup de celui qu'avait fourni le bureau; les moyens de classification en sont trop limités.

Les fosses anglaises qui se trouvent dans l'édifice ont prouvé, qu'ici comme ailleurs, on s'est trompé en cela par suite du manque d'eau suffisante pour les tenir en ordre. Il en est résulté qu'on a dû en défendre l'accès aux prisonniers pendant quelque temps.

J'ai remarqué encore qu'ici, comme pour toutes les autres prisons dont les murs d'enceinte sont en pierre brute, la surface inégale de la pierre offre, dans les angles, un moyen assez facile d'évasion aux grimpeurs habiles. J'en ai fait l'observation afin qu'on y porte remède en faisant polir la pierre en ces endroits.

La prison était propre et en bon ordre.

Le 6 décembre, j'y retournai et trouvai 10 prisonniers, dont 9 du sexe masculin et 1 du sexe féminin.

Parmi les premiers se trouvaient des jeunes garçons de 9 à 17 ans. Les deux plus âgés étaient accusés de vol de chevaux.

On ne peut que croire à la précocité de notre jeunesse canadienne, quand on la voit se livrer à un genre de délits que les criminels les plus audacieux seuls tentaient autrefois.

Partout où de tels faits se révèlent, les tribunaux devraient veiller à donner à leurs jeunes auteurs les moyens de devenir meilleurs par une condamnation à un séjour prolongé dans nos prisons de réforme.

Quelques semaines avant cette visite, deux prisonniers s'étaient échappés de la cour de la prison, en se servant du bois de chauffage qu'on leur faisait fendre. Le nombre d'évasions a été, cette année, beaucoup plus considérable qu'à l'ordinaire, et on a toute raison de croire que, si on prenait les précautions voulues, pareille chose ne se renouvelerait pas aussi souvent, au grand discrédit des administrateurs de prison.

A propos, je citerai ce fait que dans une des cours de cette prison, j'ai aperçu quelques lits de fer déposés dans un coin et ne paraissant pas avoir servi depuis longtemps. Or, rien de plus simple que d'atteindre le sommet du mur d'enceinte en emplant ces couchettes les unes sur les autres. Un tel manque de précaution, à la suite de deux évasions récentes, me paraît être de la part de l'administration de cette prison une offre systématique qu'elle fait aux autres prisonniers "d'aller et de faire de même."

La nourriture est achetée par le géolier au compte du conseil de comté. On atteint par ce moyen à l'économie recommandée par les inspecteurs.

Je trouvais que poussé par une fausse idée de commisération, on permettait dans cette prison la lecture des journaux aux prisonniers qui pouvaient aussi garder de la lumière dans leurs cellules. Est-ce que nos géoliers ne savent pas que rien n'est plus éloigné de l'intention de la loi que d'adoucir le séjour de la prison au prisonnier et de le rendre moins ennuyeux;—que leur devoir est, au contraire, de leur faire trouver ce séjour si odieux lorsqu'on ne peut pas les faire travailler aux travaux forcés, qu'ils ne craignent par la suite rien tant que d'y retourner?

PRISON D'AYLMER.

Visite, le 23 juin; en très bon ordre; 3 prisonniers, deux hommes et une femme.

Cet édifice est solidement construit; il date de 1852; il est dommage que le plan d'après lequel il a été élevé ne réponde en rien aux besoins du système actuel.

On a, depuis ma dernière visite, attaché des tuyaux aux égouts des toits afin d'en diriger toute l'eau dans les fosses anglaises, et fait disparaître ainsi l'odeur infecte dont on se plaignait tant jusque là.

Le plan des portes de cour de la prison est très défectueux : on devrait dans la construction de ces portes éviter, ce semble, avec grand soin tout ce qui peut être de nature à favoriser les évasions de quelque manière que ce soit. Les angles des murs d'enceinte ici, comme en plusieurs autres endroits, présentent des aspérités au lieu d'offrir une surface unie ; c'est éveiller la tentation chez les prisonniers déterminés et nécessiter de la part des autorités une plus grande surveillance, lorsque les prisonniers sont dans les cours.

On ne s'est pas conformé en tout aux règlements des inspecteurs au sujet du régime alimentaire : la nourriture coûte peu néanmoins ; elle est de 12½ centins par jour, par tête.

Je n'ai vu nulle part dans cette prison les règlements que les inspecteurs ont ordonné de faire imprimer et afficher dans toutes les salles des prisons :—les lits étaient sans draps, ce qui constitue une infraction nous eulement aux ordres du Bureau, mais encore un mépris de la propreté et des soins sanitaires recommandés par les inspecteurs.

PRISON DE MONTRÉAL.

Visites, le 28 mars et le 18 novembre ; chaque fois la prison était d'un ordre et d'une propreté admirables.

Lors de ma dernière visite, le chiffre des prisonniers s'élevait à 344, dont 182 du sexe masculin et 162 du sexe féminin.

Une heurcuse et complète transformation s'est opérée dans cette prison depuis le changement d'administration qui a eu lieu. L'occupation de casser de la pierre offre un travail permanent aux hommes, tandis que l'échiffage du vieux câble constitue celui des femmes, mais il n'est pas aussi constant que le premier, aussi en emploie-t-on un grand nombre au blanchissage des prisonniers, à la cuisine et aux ouvrages de peine ; quelques unes seulement travaillent à la couture. Sous un système plus complet, il est probable qu'on pourrait en occuper un plus grand nombre à la couture et au tricot, au grand avantage des prisonnières et de l'institution.

Le régime alimentaire a subi de grandes améliorations sans accroître presque en rien la dépense, grâce à l'économie que l'on a observée.

PRISON DE QUÉBEC.

Visite le 15 novembre ; prisonniers 203, dont 114 du sexe masculin et 89 du sexe féminin.

Cet édifice antique et tout-à-fait mal distribué ne laisse pas que d'être tenu avec ordre et administré avec soin et intelligence.

Chose très rare dans l'administration de nos prisons, les recettes du travail des prisonniers forment ici un article considérable et s'élèvent de \$1500 à \$3,000 par année. On obtient ce résultat avec l'échiffage du câble qui constitue un article très en demande à Québec, et un travail constant pour les vieux comme pour les jeunes prisonniers des deux sexes.

Ceux qui connaissent la chose savent combien il est important de pouvoir occuper les prisonniers ; alors même qu'il n'est pas possible de leur imposer des travaux plus rigoureux, cette simple opération d'échiffer le vieux câble, sous la surveillance d'un gardien, constitue un refuge contre la licence du langage et les dangers de l'oisiveté engendrés par l'emprisonnement.

On a construit une nouvelle prison dans le voisinage de la ville qui permettra de donner aux prisonniers une plus grande diversité d'emplois qu'aujourd'hui. Le plan qui est l'œuvre d'études longues et patientes de l'ex-président du Bureau, M. le Dr. Taché, destine cet édifice à devenir dans un avenir prochain une prison centrale (destination à laquelle d'ailleurs elle sera éminemment propre) et servira sans aucun doute, de modèle aux autres constructions du même genre qui s'élèveront en Canada.

PRISON DE NEW CARLISLE, COMTÉ DE BONAVENTURE.

Visite, le 16 juillet. Cette misérable construction se compose de trois cellules, deux pour les hommes et une pour les femmes ; elles mesurent environ 10 x 7 pieds sur 8 à 9

pieds de hauteur et reçoivent quelquefois chacune trois ou quatre prisonniers. Il arrive alors que chaque prisonnier se trouve à n'avoir pas 200 pieds d'air environ à respirer. Aussi, est-il impossible de se faire une idée du malaise des malheureux qui s'y trouvent jetés dans les chaudes nuits de juillet ou d'août, et qui y souffrent plutôt une espèce de torture barbare qu'une sage punition due à leurs fautes. La cour de la prison est si peu sûre que, lors même que l'humanité conseillerait aux autorités d'y faire descendre les prisonniers une heure ou deux pour y respirer l'air frais et se délasser, on ne pourrait le faire par crainte de les voir s'échapper.

Les besoins de la localité sont loin d'exiger une grande prison, mais il en faut une neuve, car on ne saurait tirer aucun parti de celle qui existe aujourd'hui.

Obligé d'attendre le steamer pour me diriger ailleurs, je visitai la prison tous les jours et la trouvai chaque fois propre et en bon ordre.

La nourriture coûte cher et s'élève même à 25 centins par tête par jour; mais les autorités de la prison n'en sont pas responsables. C'est le shérif qui la fournit au compte du gouvernement.

PRISON LE PERCÉ, COMTÉ DE GASPÉ.

Cette prison a été condamnée depuis si longtemps et sa condition portée si souvent à la connaissance du gouvernement, qu'il ne me reste qu'à ajouter qu'elle est encore dans le même état. Elle ne saurait être réparée; il en faut une neuve; telles furent même les craintes de la voir s'écrouler l'été dernier que le juge Thompson ne voulut pas exposer la vie de personne en y tenant la cour, et loua une maison en bois dans le voisinage en attendant.

L'imminence de la chute des murs du sud-ouest, par suite des crevasses qui s'y sont déclarées, avait rendu cette démarche absolument indispensable.

Mais ce n'est pas tout; car non seulement cet édifice s'en va en ruine, mais il n'offre aucun moyen de garder les prisonniers. C'est ainsi, par exemple, qu'il n'y a pas de mur d'enceinte et que tout ce qui peut empêcher la communication des prisonniers avec le dehors consiste dans une clôture de piquets de 3 pieds de hauteur sur le devant de la prison.

Il n'y a que deux cellules, et encore le geôlier se sert-il d'une de ces cellules pour ses propres besoins et, par suite de l'insuffisance des pièces qui lui sont réservées.

Je n'ai vu qu'un seul prisonnier. La prison était propre.

PRISON DE ST. JEAN, B. C.

Visites, le 23 septembre et le 17 novembre. Chaque fois, la prison était reluisante d'ordre et de propreté. Lors de ma première visite, je comptai 9 prisonniers, dont 7 hommes et deux enfants l'un de 9 ans et l'autre de 11 ans; à ma dernière visite il y avait 10 prisonniers dont 9 hommes et un enfant âgé de 11 ans.

On a été forcé d'abandonner l'usage des cabinets d'aisance qui se trouvaient dans cet édifice de même que dans plusieurs autres du Bas et du Haut-Canada, parce qu'ils occasionnent une odeur insupportable par suite du manque d'eau pour les nettoyer.

De fait, c'est bien mal employer l'argent que de faire ces cabinets d'aisance dans les prisons où l'on n'est pas certain d'avoir toujours sous la main toute l'eau suffisante.

Cette prison comme la plupart de celles du Bas-Canada, n'a pas de murs d'enceinte et on n'y permet de sortir à aucun prisonnier sous quelque prétexte que ce soit. Cet inconvénient est des plus graves et demande remède le plus tôt possible. Jusque-là les geôliers devront occuper les prisonniers durant la journée à des ouvrages comme ceux-ci, par exemple, faire des balais, des manches de hache, des paillassons, et de l'étoffe.

PÉNITENCIER PROVINCIAL.

En sus des assemblées ordinaires trimestrielles du Bureau, j'ai fait la visite du pénitencier comme visiteur mensuel.

Ce doit être un motif de contentement pour le public que de savoir que les résultats moraux et matériels de l'administration de cette institution sont tout ce qu'on peut attendre de mieux d'une prison destinée à recevoir les plus grands criminels du pays.

Il y a, sans doute, une certaine classe d'économistes qui ne voient dans un pénitencier qu'une question de piastres et centins, et pour qui, le fait d'un établissement de ce genre qui suffit à ses dépenses, est bien plus important que l'amélioration morale des prisonniers et que leur changement d'une vie dissolue à une vie active et occupée. Mais, je dirai qu'il vaut bien la peine de dépenser tous les ans \$15,000 à \$20,000, (coût réel de l'entretien annuel de cette immense prison) pour enseigner les plus rudes leçons possibles à quelque chose comme à 700 des plus dangereux criminels du pays, et dont les méfaits, en les estimant à une moyenne de \$500 chaque année (calcul trop bas sans doute), porteraient au chiffre de deux à trois cent mille piastres, les dégâts qu'il auraient commis.

Je ne veux pas dire que ces économistes se font par là les défenseurs du vice ; loin de là : je suis sûr au contraire qu'ils verraient avec un grand plaisir tous les malfaiteurs réunis dans ces murs y devenir honnêtes et probes. Pourquoi faut-il qu'ils oublient que le moyen de réformer un criminel n'est pas d'employer tout le temps du détenu à le faire travailler comme un nègre, ni de refuser à son intelligence toute espèce de délassement, mais bien au contraire de lui fournir toutes les occasions de devenir meilleur au moral et de le convaincre que la punition qui lui est infligée a surtout pour but de le rendre honnête de criminel qu'il était ?

Vaincre des passions transmises de père en fils, nourries dans les boissons spiritueuses, mûries dans les maisons de débauche, et formées dans un tempérament que rien n'a pu corriger, est une tâche capable de défier le zèle le plus intrépide et la charité chrétienne la plus infatigable : c'est cependant là le travail constant des pieux aumôniers de l'institution.

Il me semble que la restitution à la société d'un être en qui on a réveillé le regret de sa conduite passée et la connaissance de ses devoirs envers son Dieu, et qui est résolu de mener dorénavant une vie honnête et occupée, est un résultat bien plus important que de pouvoir dire que tel individu a expié son crime dans une solitude absolue et que le produit de son travail a suffi pour couvrir les frais de son emprisonnement.

C'est pour atteindre ce résultat si désirable qu'on donne toute facilité au prisonnier de voir son conseiller spirituel, persuadés que nous sommes que les remontrances qu'il en reçoit ne restent jamais sans fruit.

L'instruction qu'on donne aux détenus est un adoucissement salutaire à leur peine et leur est très chère ; un grand nombre ont appris ici à lire et à écrire qui étaient lors de leur arrivée dépourvus de toute espèce d'instruction.

C'est un bonheur pour les inspecteurs qui viennent passer le dimanche au pénitencier, à chacune de leurs visites, que de constater les fruits de cet adoucissement en voyant les détenus passer la journée dans des lectures pieuses.

Quand même dans plusieurs cas ce mode de punition et cet éloignement forcé des occasions du crime n'opèreraient que des résultats de peu de durée chez le détenu qui retourne à ses anciens compagnons, on ne saurait néanmoins regarder comme perdu et mal employé l'argent qui aurait servi ici à obtenir les fruits permanents de conversion et de bonne conduite, si rares qu'ils seraient. Il n'y a aucun doute, d'un autre côté, que ce ne soit à ces fréquentes entrevues des prisonniers avec leurs aumôniers qu'on doit attribuer en grande partie le calme qui règne en tout temps au milieu de cette vaste réunion d'êtres sans aveu.

La rareté des actes de violence ou d'insubordination, la diminution du chiffre des punitions sévères et la liberté qu'ont les détenus de se plaindre de leurs officiers sont la preuve de l'excellente discipline et de la résignation qu'elle provoque dans ce vaste établissement. Cette discipline ne manque pas que d'être très pénible lorsqu'on impose la règle du silence le plus absolu, de même que cette résignation ne doit pas être attribuée à ce morne désespoir de l'être impuissant à résister, mais à cette conviction du prisonnier qu'il est obligé d'obéir à des règlements humains et exercés avec clémence. C'est l'application ainsi entendue des règlements que les inspecteurs s'attachent à faire valoir chaque fois et partout qu'ils en ont l'occasion.

Les inspecteurs ne se cachent pas qu'ils doivent beaucoup du succès de leur projet d'amélioration à la coopération si active et si dévouée qu'ils reçoivent en tout temps du digne préfet du pénitencier. Ils ne savent comment trop reconnaître que la condition prospère de cette vaste institution, et le contentement des détenus sont l'œuvre de cet officier si vigilant et si propre à la charge qu'il remplit. Le chiffre des prisonniers qui

ont passé au pénitencier depuis qu'il en est l'administrateur, c'est-à-dire depuis 17 ans s'élève à 3,325 ; sur ce nombre 342 seulement ont été récidivistes. En prenant séparément les individus de chaque sexe et en tenant compte des récidives nombreuses des mêmes individus, on arrive à une proportion d'environ 1 sur 10 pour les hommes et d'environ 1 sur 11 pour les femmes. On conviendra que c'est là un témoignage peu douteux du résultat excellent de la discipline suivie dans ce pénitencier.

Tout en tenant compte de la nécessité qu'il y a d'effectuer la plus stricte économie dans toutes les parties de l'administration de cette institution, les inspecteurs n'adopteront jamais le principe faux de subordonner le bien être moral et physique des prisonniers à la simple considération d'une diminution de frais. Quelque précieuses que soient les raisons données par les autres pays pour rendre l'administration de ces institutions pénales économiques, les inspecteurs ne craignent pas de soutenir la comparaison devant aucun tribunal impartial.

PRISON DE RÉFORME DU HAUT-CANADA—PÉNITENCOUCHINE.

Le succès de cette institution a été aussi grand qu'on pouvait l'espérer, si l'on prend en considération les moyens limités qu'on a eus à notre disposition.

Ayant commencé dans un seul édifice, servant autrefois de caserne à quelques soldats et sans aucune chambre, au pied de la lettre, cette prison a fait depuis des progrès considérables.

On construit en ce moment de nouveaux édifices, sur un plan excellent et avec les meilleurs matériaux possibles, qui devront pourvoir à tous les besoins ; on se trouve aujourd'hui avec un dortoir de 120 cellules qui ont été occupées toute l'année.

Lorsque les travaux auxquels ont pris part les prisonniers seront terminés, on pourra entreprendre d'une façon régulière et avantageuse pour ces derniers et l'institution, le défrichement, le drainage et la culture des terres attachées à l'établissement, et apprendre aux détenus l'art si important de l'agriculture.

Il est à regretter que les tribunaux, par une méprise ou l'autre, envoient à nos deux prisons de réforme des individus qui ont passé l'âge propre à y être envoyés, tandis qu'ils ne condamnent au contraire qu'à 30 ou 60 jours de prison commune les jeunes gens qui devraient habiter les réformes pour 5 ou 7 ans, ou même plus longtemps.

A ceux qui auraient des doutes sur l'utilité de cette classe de nos institutions pénales, je citerai le fait que sur 130 détenus que celle-ci renfermait en mai dernier, 18 étaient âgés de 14 ans, 10 de 13 ans, 9 de 12 ans, 6 de 11 ans, 50 de 10 ans, 3 de 9 ans, 1 de 8 et un autre de 7 ans seulement.

Dans la plupart des cas, ce sont des existences que l'on arrache au crime. Supposez que ces jeunes gens n'eussent eu à subir que 30 ou 60 jours de prison commune chaque fois qu'ils auraient été pris, n'auraient-ils pas terminé leur carrière sur l'échafaud ou dans le pénitencier ?

Quels services ne rend pas la prison de réforme, qui arrache ainsi aux dangers de la rue une foule de jeunes gens, et quels services ne rendrait-elle pas davantage à ces jeunes infortunés si, avant leur premier crime, on les arrêtait sur la pente qui y conduit ?

L'administration du préfet plaît aux détenus ; la rareté des tentatives d'évasion, au dépit de la facilité qui leur est donnée par l'état des choses, est la meilleure preuve de la bonté et de l'humanité déployées par le préfet et ses assistants dans l'exercice de leurs fonctions.

PRISON DE RÉFORME DU BAS-CANADA—ST. VINCENT DE PAUL.

L'incendie, arrivé au mois d'août dernier, des édifices de cette prospère institution a infligé une perte considérable à la province et a été la cause de beaucoup de soucis pour le préfet et ses assistants.

Comme s'ils eussent voulu par là témoigner leurs sympathies pour les embarras nombreux et les inconvénients auxquels se trouvait en butte le préfet, et prouver qu'ils savaient apprécier la sollicitude toute paternelle qu'il n'avait cessé de leur manifester, les prisonniers restèrent à leur poste et pas un seul n'essaya de profiter du désordre pour s'évader. Il n'y a pas de doute qu'il dût en coûter beaucoup à ces malheureux prisonniers de laisser passer cette occasion sans en profiter : aussi leur conduite leur fait-elle honneur.

Le gouvernement a décidé de reconstruire l'édifice d'après des plans sur lesquels on ne manquera pas, sans doute, de consulter les inspecteurs.

Le site est beau et sain ; la terre est bonne, mais d'une étendue trop peu considérable.

Le résultat moral est des plus satisfaisants. On a reçu les rapports les plus favorables de la part des personnes qui ont employé plusieurs des jeunes détenus à leur sortie de l'institution, ce qui démontre que le séjour a été pour eux réellement un temps de réforme.

ASILE PROVINCIAL DES ALIÉNÉS DE TORONTO.

J'ai visité cet asile plusieurs fois dans l'année à part des visites que j'y ai faites avec le Bureau à des réunions trimestrielles.

A la fin de chaque année, les inspecteurs ont le plaisir de témoigner en faveur de l'administration vraiment admirable qui préside à la conduite de ce grand établissement.

Tout, à l'intérieur comme au dehors des édifices qui sont sous son contrôle, prouve la sagesse, le soin et le bon goût du surintendant, qui sait inspirer à ses assistants les mêmes qualités par son exemple.

Cet officier a continué avec succès de perfectionner la ventilation d'abord si défectueuse de ce vaste édifice, et les changements qu'il a effectués à ce sujet durant les derniers douze mois ont donné d'excellents résultats.

Les rapports si intéressants et si complets du docteur Workman sur l'entretien et l'administration de cet hospice, rapports tout-à-fait dignes de la considération du gouvernement et du public, rendent inutile pour le Bureau ou pour aucun des inspecteurs d'en parler bien au long. Ce serait se rendre coupable d'injustice que de ne pas rendre hommage en même temps aux capacités et au zèle infatigable déployés par le médecin assistant le Dr. Benjamin Workman. Les services et le dévouement de cet excellent officier sont au-dessus de tout éloge.

SUCCURSALE DE L'UNIVERSITÉ.

Cet établissement reçoit la visite quotidienne du surintendant médical ou de son assistant et continue de mériter les rapports favorables des inspecteurs.

Il est toujours dirigé par les officiers si bien choisis par le surintendant lors de son ouverture, comme économiste et matrone.

A part les visites trimestrielles, je suis allé voir cet établissement plusieurs fois dans le cours de l'année et n'ai cessé de le trouver parfaitement en ordre.

HOSPICE DES ALIÉNÉS DE MALDEN.

Ces édifices, élevés d'abord à la hâte pour des fins militaires, dans un moment critique, et destinés à loger, je crois, une compagnie de soldats, abritent en ce moment 230 à 240 patients.

La partie de l'établissement habitée par environ deux cents patients est en bois et présente de grands dangers à raison de la nature inflammable de sa construction. L'anxiété et les craintes que produit un tel état de choses ne peuvent être comprises que par ceux qui sont chargés de veiller sur la vie de ces malheureuses créatures.

Les inspecteurs n'ont pas négligé de représenter au gouvernement combien ces édifices étaient impropres à la destination qui leur a été donnée :—aussi, espèrent-ils que le jour n'est pas éloigné où le gouvernement sera en état d'ordonner la construction de nouvelles bâtisses et de mettre fin aux soucis causés à ceux qui sont chargés de la garde de ces dangereux édifices.

Tout impropre que soit cet hospice aux fins auxquelles on l'a offerte, il possède cependant un grand avantage, qui est d'offrir en tout temps une ventilation parfaite. L'air de cet endroit est pur et sain, et la situation est charmante.

Les patients et tout l'établissement se trouvent sous les soins attentifs du surintendant médical ; le zèle et la charité avec lesquels cet officier traite ses nombreux patients, non seulement dans leurs besoins physiques, mais encore dans leurs jeux et leurs réjouissances, lui donne une salutaire influence sur eux tous.

Le Bureau a visité cet hospice en corps deux fois cette année, et l'a trouvé propre et en ordre.

HOSPICE DES ALIÉNÉS D'ORILLIA.

Cet établissement, dont le chiffre des hôtes, hommes et femmes, est près de 130, est tenu avec un ordre parfait. Il a été visité deux fois cette année par le Bureau.

Les malades de cet hospice appartenant à une classe dont les chances de rétablissement ne laissent plus d'espoir avant même d'avoir été envoyés ici de l'asile de Toronto, les guérisons ne sauraient présenter un chiffre bien élevé : cependant le surintendant médical et ses assistants n'épargnent rien, soit dans leur traitement, soit dans leur zèle, pour adoucir et rendre moins pénible la condition de ces infortunés.

Le site qu'occupe l'hospice sur les bords du lac Simcoe est des plus enchanteurs et ne peut qu'être agréable aux malheureux patients.

Les douceurs qui leur sont accordées, telles que promenades en voiture en hiver et en été, promenades sur l'eau, musique et danse, sont une preuve des soins qu'on y prend de leur état, et qui lors même qu'ils ne réussiraient pas à rallumer la raison dans leur esprit servent du moins à rendre leur existence aussi heureuse que possible, avec les moyens limités que leur en laisse la providence.

HOSPICE DES ALIÉNÉS DE ROCKWOOD.

On prépare en ce moment une partie de ce grand et superbe édifice pour y recevoir les criminels aliénés qui se trouvent entassés dans le soubassement du pénitencier.

Il serait prématuré de vanter les mérites de ce nouvel établissement qui n'est pas encore achevé, quoique en partie occupé ; je puis dire cependant, qu'une fois les travaux finis il pourra sans crainte défier la comparaison avec aucun autre du même genre sur ce continent.

Les difficultés que le surintendant médical (Dr. Litchfield) a eu à surmonter depuis si longtemps, par suite du peu que l'on pouvait faire pour ses malades, ont été très grandes : cependant, à force de soins et de bonne administration, il a réussi à les tenir paisibles, bien portants et comparativement heureux, chose très surprenante.

Aussi, ceux qui ont pu apprécier les embarras de toute espèce contre lesquels il a eu à lutter jusqu'ici apprendront avec plaisir qu'avant peu il lui sera donné de voir les malheureux confiés à ses soins en possession de tout ce qu'il désire pour eux depuis si longtemps.

HOSPICE DES ALIÉNÉS, ST. JEAN, B. C.

On a déjà, dans les rapports précédents, tellement appuyé sur la condition misérable et provisoire de cet hospice qu'il me suffira de constater que le même état de choses règne toujours, sans qu'il soit possible d'y remédier, et que c'est le seul qui se trouve entre Montréal et Québec.

Tel est le peu d'espace que fournit l'établissement à ses 50 ou 60 malades que c'est à peine si quelques uns de ses dortoirs donnent 200 pieds d'air respirable à chaque individu. Il n'y a vraiment que les soins les plus infatigables de la part du surintendant médical et de ses dévoués assistants qui puissent entretenir l'extrême propreté et conserver une aussi grande pureté dans l'atmosphère de cet édifice.

Croire que le Dr. Howard puisse réussir à maintenir la santé de ses patients et à empêcher les accidents, et surtout, en face de circonstances aussi défavorables, à obtenir quelques guérisons autrement que par un miracle, est chose propre à démentir l'idée que nous avons des choses nécessaires que doit posséder un hospice d'aliénés. Aussi, sans vouloir déprécier en rien les efforts ou l'habileté du Dr. Howard, devons nous croire que le succès qui couronne son administration est surtout dû à cette merveilleuse action de la providence qui, silencieusement et toujours avec certitude, supplée à ce qui manque au travail de l'homme.

Espérons donc qu'avant longtemps cette misérable construction fera place à un édifice approprié au traitement des malheureux fous et aux besoins du grand district qui l'entourne.

Les frais d'entretien de cet hospice ont paru aux inspecteurs hors de proportion avec ceux des autres asiles renfermant même un plus grand nombre de malades : mais les explications du surintendant médical en font voir la raison :—“ Le manque total de moyens

offerts par l'établissement pour sa destination actuelle, dit-il, augmente nécessairement les frais du personnel, qui doit être plus nombreux que celui qui suffit d'ordinaire dans de semblables établissements; aussi pourrait-il subvenir avec celui qu'il a aujourd'hui à l'administration d'un bien plus grand nombre de malades."

HOSPICE DES ALIÉNÉS DE BEAUPORT, B.-C.

Ce grand établissement, où l'on soigne de 500 à 600 malades, est un modèle d'ordre et de propreté.

Durant la construction du nouvel édifice, qui n'est pas encore achevé, on a dû entasser les pauvres insensés dans les dépendances de l'ancien hospice où ils ont eu beaucoup à souffrir; cependant, il a été fait tout ce qu'il était possible pour remédier à cet état de choses par les propriétaires énergiques et compatissants de l'asile.

On sait que l'hospice de Beauport est sous un régime différent de celui des autres établissements du même genre en Canada. Ici, le gouvernement paie aux propriétaires une somme fixe par chaque individu,—tandis qu'il pourvoit lui-même aux frais d'entretien des autres hospices, lesquels frais sont soumis aux fluctuations des marchés et aux changements de traitement que les surintendants jugent à propos de faire de temps à autre, et sont nécessairement variables. Aussi, doit-on regarder l'asile de Beauport plutôt comme une vaste pension qu'une institution publique proprement dite.

Les propriétaires ont un excellent choix d'administrateurs et d'employés, car les malades semblent toujours heureux et tranquilles.

HÔPITAL DE MARINE, QUÉBEC.

J'ai visité cet hôpital deux fois dans le cours de l'année, en mai et décembre; le nombre des patients qui s'y trouvaient lors de mes visites était au-dessous de la moyenne ordinaire. Ma première visite a eu lieu avant l'affluence des malades qu'y amène la saison de la navigation, et ma seconde s'est faite trop tard pour que j'y rencontraisse la classe de patients qui forme la majeure partie des hôtes de cet établissement durant l'été.

L'édifice de l'hôpital de la marine est large et spacieux, mais il occupe un terrain trop bas et souvent les grandes marées font refluer les égoûts dans les tuyaux de drainage.

Malgré le magnifique aqueduc dont se vante la cité de Québec et qui alimente cet hôpital moyennant un prix assez élevé, il arrive néanmoins que l'approvisionnement d'eau est quelquefois tout-à-fait insuffisant pour les besoins de l'établissement. Cet inconvénient est toujours grave, mais il l'est encore davantage pour un hôpital où l'eau doit toujours être abondante et où son insuffisance est pour les gardiens une source considérable de malaise et d'inquiétude.

En dépit de son nom, cette institution est plutôt un hôpital général pour Québec et ses environs que pour les matelots qui fréquentent ce port de mer.

Il appartient peu aux inspecteurs de discuter la question de l'utilité publique de cet hôpital, car elle est toute résolue par la haute réputation des commissaires qui l'administrent et les frais élevés qu'entraînent les soins et le confort donnés aux malades qui y arrivent d'outremer; mais ne pourrait-on pas, et je parle ici comme simple particulier, se demander si on ne devrait pas exclure de l'institution la classe des patients qui viennent s'y faire traiter pour les maladies secrètes, et affecter à leur usage un établissement séparé?

Des personnes respectables viennent s'y mettre quelque fois sous les soins éclairés et attentifs du personnel de l'administration, malgré la répugnance que peut leur inspirer la présence de la classe de patients dont je viens de parler; mais il n'y a pas le moindre doute que le nombre en serait bien plus grand si cet obstacle n'existait pas.

VAGABONDAGE.

Il n'y a que ceux qui connaissent l'étendue de la dégradation des jeunes voleurs de nos villes populeuses, et qui comprennent avec quelle rapidité l'amour du vol s'enracine chez les enfants, lorsque le succès a couronné pendant quelques temps leurs essais de petits

larbins, qui peuvent apprécier tout le bien que nos prisons de réforme sont destinées à produire.

L'établissement de ces institutions a été un acte aussi sage que miséricordieux. Beaucoup de jeunes gens qui y sont enfermés, et qui apprennent à bien faire, seraient, autrement, incarcérés au pénitencier, où ils se prépareraient peut-être à prélever de plus fortes contributions sur le public, leurs mauvais penchants ayant acquis une plus grande confiance dans des aventures plus hardies, par leur contact avec des compagnons plus expérimentés dans le mal.

À voir le grand nombre de jeunes gens qui sont enfermés dans nos prisons, l'on croirait à peine qu'une partie de cette ivraie quelc tombée sous la faux de la loi, et en conséquence il faut de toute nécessité adopter quelque mesure pour couper dans sa racine un mal qui se propage sur une aussi vaste échelle.

De même que dans les cas de maladies physiques, un préservatif vaut mieux qu'une guérison. C'est pourquoi nous devrions employer toute notre intelligence et tous nos instincts d'humanité à trouver quelques moyens de protection qui saurait arrêter la marche du jeune vagabond, avant que ses peccadilles ne se changent en véritables crimes.

La civilisation du coureur de rues, et la conversion du vagabond du vice alarmant de la fainéantise à des habitudes d'honnêteté et de travail, sont des objets qui excitent depuis un grand nombre d'années la plus sérieuse sollicitude des âmes charitables de l'Europe et des États-Unis.

Quoique l'on ait déjà beaucoup fait en ce sens, et que l'on ait obtenu des résultats satisfaisants, ce qui reste encore à faire pour extirper le mal est si considérable que le plus enthousiaste en est presque découragé. Néanmoins, il faut que le Canada fasse sa part dans cette œuvre, qui est essentiellement une œuvre d'humanité et de sagesse; il apprécie autant que les anciens pays l'existence du mal et son étendue, et il doit s'occuper d'y trouver un remède.

Peu de pays contribuent plus libéralement, pour le soutien de l'instruction, en proportion de ses ressources et de sa population, que le Canada. Les résultats obtenus sont-ils en proportion des dépenses qu'il fait ?

Comme moyen de répression du vagabondage, je dirai, sans vouloir jeter le moindre blâme sur les bienveillantes intentions des auteurs du projet, ou sur le zèle de ceux qui le mettent à exécution, que l'instruction publique n'a pas réussi.

Les enfants des parents vicieux ou indifférents restent, en grande partie, en dehors de son influence, et ils grandissent en s'acheminant vers le crime; le vagabondage prend chaque année des proportions de plus en plus alarmantes, et il est aujourd'hui devenu tel qu'il faut absolument que les autorités compétentes prennent des mesures promptes et efficaces pour le réprimer.

S'ils ne profitent pas des avantages d'instruction qu'on leur offre, les enfants sont souvent à blâmer; mais les parents sont le plus souvent les seuls coupables. S'ils avaient leur bien-être à cœur, ils obligeraient leurs enfants de fréquenter les écoles, lorsque la chose est possible; mais au lieu de cela, non seulement ils les laissent courir les rues, mais encore, trop souvent, ils les y encouragent, et leur trouvent des occupations qui doivent en faire des fainéants et des coquins; et les enfants s'élèvent ainsi pour être la plaie de la société, et fuient tout travail et toute éducation.

Ceux qui ont des jardins dans les limites d'une ville connaissent par expérience le penchant des jeunes vagabonds à les dépouiller de tout ce qui vaut la peine d'être emporté; et les propriétaires connaissent aussi à leurs dépens l'habileté et la célérité avec laquelle ils démolissent les carreaux des maisons non habitées.

L'encouragement donné au vice, par la charité mal ordonnée qui porte les gens à donner des sous dans les rues aux petits mendiants vagabonds que l'on rencontre partout, est beaucoup plus grand qu'on ne le croit généralement. La quantité de poison sous le nom de whiskey qui s'achète en une semaine ou en un mois avec les aumônes ainsi obtenues, ferait une effrayante inondation, si on la réunissait dans un réservoir.

Ce poison n'est pas consommé seulement par les parents et leurs vils compagnons; mais le jeune mendiant dont les piteuses plaintes ont servi à l'obtenir en a aussi sa part, et le déplorable spectacle de l'innocence de l'enfant dégradé, par l'exemple de ses parents, au niveau de la brute, se rencontre tous les jours si l'on passe dans les quartiers où vit cette

misérable population, dans le vagabond de sept ou huit printemps, qui est fier d'imiter les vices et l'ivrognerie de son père.

Si quelqu'un croyait que ce tableau est surchargé, il n'aurait qu'à s'adresser aux autorités de police de nos grandes villes, et il en recevrait la pénible confirmation.

C'est peut-être pendant qu'il est animé du courage que donne la boisson, que le jeune mendiant commence à s'essayer à une autre industrie de la vie de vagabond. Il n'a plus devant les yeux la crainte d'être empoigné par le gardien de la propriété d'autrui. En errant de côté et d'autre, il vient à rencontrer quelque chose que sa jeune intelligence lui dit pouvoir être converti en argent; il s'en empare et s'éloigne sans être vu, et se rend chez ses parents, où, par l'entremise d'un "receleur," ou par la bonne volonté du vendeur de *grog*, il est rapidement converti en whiskey.

A force de ramasser de petites épaves sur les quais et sur les marchés, d'emporter chez lui des morceaux de bois "égarés," de recueillir les clés négligemment laissées aux portes, le petit vagabond acquiert plus de confiance par le succès, et il s'avance doucement dans la catégorie des coupeurs de bourse, des voleurs par effraction, des faux monnayeurs; en un mot, il apprend et pratique tout ce qu'un adepte dans sa profession peut espérer savoir, jusqu'à ce qu'enfin il trouve une place au pénitencier ou sur l'échafaud.

Et quelle aura été le commencement d'une aussi déplorable fin? Trop généralement, le vagabondage!

A la négligence et au mauvais exemple de parents vicieux et ivrognes, à l'abandon d'un grand nombre et l'insubordination des autres est dû, presque entièrement, le vagabondage qui abonde dans nos villes canadiennes et en fait la honte.

Faut-il laisser ces infortunés au malheureux sort qui les attend infailliblement? L'humanité et le sens commun répondent que non. Ils sont placés sur le chemin du crime et de la dégradation, et c'est maintenant, avant qu'ils y soient entrés trop profondément qu'il faut leur tendre la main pour les sauver.

Voici un extrait d'une lettre publique d'un homme qui s'est longtemps occupé de cet important sujet:—*

"Et n'est-ce pas jouer avec ses intérêts temporels et éternels que de lui jeter, jour par jour, une croûte de pain ou un sou, et de se dire ou se bercer de l'espoir que lorsqu'il sera devenu criminel endurci, et qu'il sera un habitué des salles de police, que vous pourriez le prendre et le guérir de ses mauvaises habitudes? Pourquoi ne pas le secourir aujourd'hui, pendant qu'il y a encore de l'espoir, et que les frais seraient beaucoup moindres? Car, bien que les jeunes délinquants ne proviennent pas tous de la classe des petits mendiants, c'est la règle générale, et la minorité ne forme qu'une légère exception.

"Il est inutile de chercher à éluder une question qui nous intéresse à un si haut degré, par la crainte que le remède à ce mal nous imposerait de nouveaux fardeaux.

"Si nous examinons cette question au point de vue purement social, nous trouvons que la société a certainement le droit de se protéger contre les actes des méchants et des malhonnêtes.

"Elle a aussi un devoir à remplir envers ces infortunés parias, en cherchant à corriger leurs vices, et en le faisant elle ne fait que remplir une obligation qui lui est imposée par les lois de la charité, et par celles du sens commun."

Si donc notre intervention est désirable, pourquoi ne pas l'exercer, ainsi qu'on le recommande dans l'extrait ci-dessus, pendant que "les frais en seraient moindres?" Il vaut beaucoup mieux, au point de vue de l'intérêt matériel même, empêcher un enfant de devenir voleur, que de subir ses déprédations lorsqu'il l'est devenu.

En regardant le mal à ce point de vue, il est évidemment du devoir de la société d'exiger de l'Etat qu'il remplisse auprès du jeune vagabond la place qui ne peut l'être par ses parents, soit à cause de leur mort, soit à cause de leur immoralité ou de leur insouciance.

Les remarques suivantes, tirées d'un admirable petit ouvrage, † sont digne d'attirer l'attention.

"Ce n'est pas assez que la société réforme les criminels après qu'ils ont mené une

* Lettre de M. George Davidson, de l'école des pauvres, Bratford, au rédacteur du *Mercury* de Leeds.

† "*Social Evils: their cause and cure*," par M. Thompson, de l'asile de Banchoy.

vie de crimes pendant des années ; elle a une autre et plus grande mission, et heureusement une mission plus facile à remplir,—et cette mission est d'empêcher de croître une population de jeunes délinquants, toujours prêts à remplacer ceux qui ont été réformés ou expatriés. Il ne s'agit pas seulement de nettoyer le ruisseau empoisonné après qu'il a pris son cours, mais bien de purifier la fontaine d'où il tire son alimentation."

Et encore :—

" Ce qu'il nous faut faire, c'est d'adopter des mesures pour s'emparer de tous les enfants qui se trouvent placés sur le chemin du vice, et qui peuvent y être déjà entrés, et de les garder jusqu'à ce qu'ils aient été mis en mesure de bien faire."

Comme les corporations, dit-on, n'ont pas d'âme, le même raisonnement veut que l'Etat n'ait pas de mobile d'action, au moins en ce sens, jusqu'à ce qu'il soit poussé à agir par la voix publique.

Si donc c'est l'Etat qui doit servir d'instrument pour l'extirpation de ce mal terriblement menaçant, il faut que la société se remue, en en faisant voir l'étendue et les dangers qui en seront les conséquences, et en demandant un remède à l'Etat. Si nous fuyons cette responsabilité, nous ne reconnâtrons notre négligence que lorsqu'il se sera élevé autour de nous une classe qui professera la doctrine que la société n'est qu'une grande famille, jouissant de ses biens en commun, à même lesquels le croyant à cette doctrine fraternelle n'a qu'à se servir suivant ses besoins ou ses appétits.

Cette version n'exagère en rien la moralité des criminels. Ceux qui connaissent les sentiments de cette classe, savent que ce sont précisément ces idées du *mien* et du *tien* qui allège la conscience du voleur de profession, et qui lui permettent de jouir tranquillement du fruit de ses rapines.

Allons-nous donc, en fermant les yeux sur la propagation du crime et sa fertile source (le vagabondage), rester passibles spectateurs, jusqu'à ce qu'il nous ait envahi par son nombre et sa puissance, et qu'il ait nécessité une armée d'agents de police pour sa suppression ?

Voici les paroles d'un homme (*) qui a, en toute probabilité, consacré plus d'attention qu'aucun autre en Angleterre aux questions qui se rattachent à la réforme des criminels :—

" Je dois dire que j'ai senti pendant des années, dans ma vie professionnelle et officielle, que c'était une honte nationale de ne traiter nos jeunes délinquants que par la négligence ; et comme ils n'étaient pas surveillés par leurs parents naturels, ni par l'Etat (qui devrait adopter les enfants abandonnés par leurs parents naturels), on les a laissés grandir dans la pratique du crime."

Si nous voulons sauver le vagabond et épargner au public ses déprédations et le coût de ses méfaits, il faut employer un moyen efficace et bien organisé.

Il faut nécessairement que ce soit une institution d'Etat. Le support que l'on tire de la bienfaisance privée est trop incertain pour y asseoir une entreprise permanente.

Tout en indiquant simplement la nécessité qui existe d'adopter quelques mesures salutaires je ne me propose pas d'entrer dans les détails de son organisation, car ils suivront nécessairement l'adoption du principe.

Les plans élaborés dans les pays plus anciens, où le vagabondage a fait le sujet de la législation, fourniraient les meilleurs renseignements—ceux dont l'expérience a démontré l'excellence.

Le mode de traitement qui réussirait le mieux serait celui de la douceur et de la compassion. Les procédures du tribunal devant lequel le vagabond devrait être examiné, devraient être différentes de celles employées dans le cas de prisonniers adultes, et dépourvues de la publicité réservée au crime réel.

Les agents de police employés (hommes doux et prudents) devraient composer un corps distinct de la police civique, non seulement dans les devoirs qu'ils auraient à remplir, mais aussi dans leur habillement.

Le vagabond, lorsqu'il serait arrêté, ne devrait pas être placé dans un appartement servant aux criminels ou aux habitués de la police correctionnelle, ni examiné en même temps ou dans le même endroit qu'eux. Tout ce qui est sévère ou repoussant devrait être mis de côté, ainsi que tout ce qui pourrait donner l'apparence d'une poursuite criminelle à ce premier mouvement de bienfaisance en faveur du vagabond.

(*) Extrait de l'adresse du recorder Hill au grand jury, à Birmingham.

Il faudrait conduire l'affaire en présence des parents, si le vagabond en avait, et si on pouvait les trouver ; et, en même temps, l'on devrait recueillir tous les renseignements possibles sur leur réputation et leurs habitudes.

Comme l'on pourrait présenter l'objection de la trop grande dépense qu'entraînerait ce plan, ainsi qu'on le fait pour tous ceux qui sont soumis à la considération du public, je crois que l'on pourrait facilement la faire disparaître.

Trois officiers, dont l'un serait le chef des autres, et capables de tenir les registres du département, et un bureau pour les contenir, lequel servirait aussi de salle de justice, formeraient le total des frais à encourir, et cette simple organisation suffirait, au moins pour le moment, à faire fonctionner le système.

Il y a des institutions de bienfaisance existant aujourd'hui à Toronto qui, au moyen d'arrangements convenables, pourraient servir à faire des expériences, et cela à bien peu de frais, je pense.

L'Asile des Enfants, institution fondée par quelques dames charitables de cette ville, et qui a déjà beaucoup fait pour mettre un frein au mal qui fait le sujet de ces observations, pourrait probablement servir de refuge pour quelques temps aux vagabonds de la religion protestante, tandis que la Ferme-Ecole de Réforme, établie par Sa Grandeur l'Evêque catholique de Toronto, recevrait, sans aucun doute, ceux qui appartiendraient à la religion catholique.

L'établissement d'un pareil tribunal serait, je n'en ai aucun doute, regardé comme une bénédiction par beaucoup de parents affligés.

Pour l'enfant réfractaire—si souvent gâté par une aveugle indulgence—qui fait le vagabond, fuit l'école et le toit de ses parents, et ne s'associe qu'aux plus mauvais garnements, et sur lequel les parents ont perdu toute influence, sans pourtant pouvoir se décider à l'amener devant un tribunal régulier, un tribunal comme celui que je propose et une incarcération dans une maison étrangère, mais bienveillante, serait un grand bienfait, et selon toute probabilité, servirait à ramener beaucoup d'enfants prodiges à des parents reconnaissants.

Si je mentionne ici que dans une seule prison (celle de Toronto), il a été enfermé, durant l'année 1864, pas moins de 90 enfants de moins de 16 ans, (la majorité n'ayant, je crois, que de 9 à 13 ans), qui n'étaient plus innocents, mais qui avaient été convaincus de crimes réels, j'espère que cela me servira d'excuse pour avoir ajouté ces observations un peu étendues au rapport de mes visites des prisons.

PRISONS COMMUNES.

En passant en revue l'état des institutions que j'ai visitées durant l'année, l'on ne peut guère s'étendre sur chacune, dans les limites d'un rapport particulier, et faire plus qu'indiquer la condition actuelle et la mesure d'attention portée par les autorités de ces institutions aux règles prescrites pour leur discipline et leur administration.

A l'égard des prisons communes, je dois dire que la construction de plusieurs nouvelles prisons, d'après des plans approuvés par le Bureau, et les changements apportés à d'autres, aussi approuvés par le Bureau, ont considérablement secondé les efforts des inspecteurs, non seulement pour parvenir à établir une classification, qui jusqu'ici était impraticable, mais aussi pour l'amélioration du système d'administration des prisons, sous plusieurs rapports importants. Mais, jusqu'à présent, les inspecteurs n'ont pu parvenir à amener les représentants municipaux de plusieurs comtés à améliorer leurs prisons, qui dans différents cas continuent à n'être que des sources de pourriture morale, en dépit des plus sérieuses remontrances.

Lors de la création du Bureau, les inspecteurs s'aperçurent que chaque prison avait son mode d'administration particulière ; elles n'avaient rien de commun entre elles, soit sous le rapport du régime alimentaire, de l'habillement, des lits, du travail ou du traitement moral. Le coût de la nourriture n'était le même nulle part, étant dans certains cas de 20 centins par jour, et dans d'autres de près de 40 centins.

Sous ce rapport, comme sous presque tous les autres (sous la règle facile du shérif), le geôlier n'agissait le plus souvent que suivant que son intérêt ou sa convenance le lui

dictait. L'espèce de nourriture qu'il devait fournir aux prisonniers, ainsi que le prix qu'il devait en retirer, était ordinairement, avec la sanction du conseil de comté, laissés à sa discrétion.

Il est difficile de comprendre la conduite de certains conseils de comtés à ce sujet. Ils refusent d'affecter une légère somme par année pour fournir les prisons de linge ou autres articles nécessaires que la décence et la propreté et la santé des prisonniers exigent impérieusement, et même les matériaux nécessaires pour faire travailler les prisonniers oisifs, et cependant, par une étrange libéralité qui leur fait accorder un prix excessif pour la nourriture des prisonniers, ils font perdre au public une somme qui excède peut-être celle qui serait requise pour ces besoins, et encouragent en même temps la violation d'une règle cardinale des prisons.

Tant que les prisons ne seront que des pépinières de crimes, grâce aux défauts de construction et au mauvais système d'administration, ceux qui peuvent y apporter remède et qui le négligent ne peuvent être exempts de blâme pour tous les maux que cause cette négligence.

À ce sujet, je puis citer l'opinion d'un homme (*) dont l'expérience et la position sont de nature à faire respecter ses recommandations :—“ Afin de parvenir le plus sûrement aux fins de l'emprisonnement, et cela avec le moins de frais pour le pays, et en se rapprochant le plus possible de la justice dans la répartition de ces frais, il faut que tout le pouvoir et le droit de pourvoir et d'administrer les prisons soient placés entre les mains du gouvernement.”

Je ne suis pas prêt à recommander au gouvernement canadien de se charger de ces devoirs, mais le changement recommandé ci-dessus nous fait voir qu'il y a ailleurs des abus ou des lacunes dans l'administration des prisons, semblables à ceux que nous rencontrons en Canada.

Ce n'est pas seulement des conséquences démoralisatrices qui résultent de la condition des prisons condamnées que se plaignent les inspecteurs, mais aussi de l'absence de cours de prisons convenables, dans lesquelles les prisonniers devraient être admis tous les jours pour y travailler ou y prendre l'air.

Assujétir les prisonniers, quelle que soit leur offense, à respirer continuellement, pendant de longues périodes, l'atmosphère d'une cellule privée d'air, de lumière et de ventilation, et où la plupart du temps, des latrines malsaines forment partie de l'unique salle dans laquelle ils mangent, dorment et passent tout le temps de leur emprisonnement, qui est quelquefois de plus d'un an, sans changer d'air, n'est pas une application légale de la punition due au crime, mais un jeu cruel avec la vie de nos semblables, et un grave abus des droits à la protection que les lois de l'humanité accordent au coupable comme à l'innocent, et dont aucune circonstance ne peut justifier la violation.

Il faut espérer que par l'intervention du gouvernement, ces misérables prisons, qui sont une honte pour l'intelligence et l'humanité du pays, seront bientôt abolies, et qu'avec de nouvelles et utiles prisons, les inspecteurs seront secondés par les conseils de comtés dans leurs efforts pour obtenir une réforme criminelle.

La négligence ou la mauvaise volonté de beaucoup d'officiers de prisons dans l'application des règlements et des suggestions des inspecteurs, et surtout celle de procurer du travail aux prisonniers, est un moyen puissant de neutraliser les avantages que la prison pourrait autrement offrir.

Il y a deux manières de punir le prisonnier, propres à rendre son emprisonnement une correction, ou au moins un moyen de le détourner du crime :

L'une est l'emprisonnement séparé, ou, ce qui est peut-être mieux, la réclusion solitaire de temps à autre, ce qui est un emprisonnement fort peu du goût des gibiers de prisons ordinaires,—et l'autre est le travail forcé quotidien, qui leur est généralement aussi désagréable.

Pour mettre à exécution le premier mode de traitement, il ne faut pas un grand effort ou un grand sacrifice de la part du geôlier ; mais comme le dernier causerait quelque trouble qu'il n'a pas eu jusqu'ici, et forcerait probablement ses aides à sortir de leur torpeur ordinaire, on laisse à d'autres générations le soin de faire l'expérience.

(*) M. Frederick Hill, ci-devant inspecteur de prisons, dans son ouvrage intitulé : “ *Crime, its amount, causes and remedies.*”

L'excuse que l'on donne généralement aux inspecteurs au sujet du travail est : " que l'on ne peut obtenir de pierre pour la faire casser par les prisonniers," ou bien, dans quelques cas, que " la corporation ne voudrait pas la prendre, même pour rien, parce qu'elle peut obtenir du gravier à meilleur marché."

Mais un géôlier intelligent devrait certainement trouver autre chose à faire faire à ses prisonniers que de casser de la pierre. Il devrait avoir assez de génie pour ne pas permettre à un seul prisonnier condamné aux travaux forcés de rester à ne rien faire pendant une seule journée.

L'on rapporte que le riche Gérard, de Philadelphie, voulant venir au secours d'un homme capable de travailler autrement qu'en lui faisant l'aumône, et n'ayant pas alors d'ouvrage à lui donner, il le mit à transporter un tas de pierre d'une partie de son terrain sur une autre, et lorsqu'il eût fini, il le lui fit transporter de nouveau où il était d'abord, le tenant à cet ouvrage jusqu'à ce qu'il lui eût trouvé un emploi plus profitable.

En l'absence d'autre occupation plus utile, ne vaudrait-il pas mieux employer nos prisonniers même à transporter de la pierre ou du bois de corde d'un endroit à l'autre, et de répéter cette opération tous les jours, plutôt que de les laisser flâner et raconter leurs mauvais coups, tout en en préparant de nouveaux ?

Dans quelques prisons, ils sont traités avec tant de douceur, qu'on leur évite même la peine de scier le bois qu'ils brûlent.

En conséquence de l'apathie que j'ai trouvée si générale sur ce point, j'ai emporté avec moi et montré dans différentes prisons, lors de mes premières visites, des échantillons de petits ouvrages aisés, qui pourraient être facilement faits dans nos prisons, sous la direction d'un géôlier ou d'une matrone intelligents.

Qu'est-ce qui pourrait empêcher ces officiers, s'ils étaient un peu zélés, d'établir dans la prison des ouvrages comme ceux de faire des balais d'éclisse ou de branches, des manches de hache, des nattes de paille ou de blé-d'inde par les hommes; et du tricotage, des nattes de paille, de guenilles ou de feuilles de blé-d'inde, des souliers de lisières et des chapeaux de paille par les femmes ? Et cependant, aucun de ces ouvrages ne se fait dans aucune prison que je connaisse, excepté peut-être un peu de tricotage dans une prison sur vingt.

Les inspecteurs ont introduit dans le pénitencier, l'année dernière, un moulin qui marche par l'engin à vapeur qui fournit de l'eau à cette institution. Une grande quantité d'os qui s'y sont accumulés depuis plusieurs années, et qui jusque là étaient perdus, ont été moulus dans ce moulin, et on en a fait un engrais précieux pour la ferme de l'institution; on en a aussi vendu une quantité considérable à un prix élevé.

Un moulin semblable pourrait être introduit avec beaucoup d'avantage dans les prisons de nos grandes villes, comme Montréal, Toronto, Kingston et London, et pourraient être mus par les bras des prisonniers fainéants, qui rient de la lourde intelligence des officiers de prisons, qui paraissent incapables de leur trouver le moindre emploi.

Cela serait certainement du travail. Le casement de la pierre n'est qu'un leurre— un moyen d'éluder la sentence des " travaux forcés."

Ce moulin, outre qu'il moudrait les os, pourrait aussi moudre des fèves, des pois, du blé-d'inde et de l'orge pour la nourriture des chevaux, des cochons et des volailles, et serait, par conséquent, d'une grande utilité pour les cultivateurs et autres personnes résidant près des prisons. L'on ne se plaindrait pas du " droit de mouture," et le prix de la mouture ne serait que de deux à trois centins par minot; le prix serait également modéré pour la mouture des os.

Pour faire voir que le " travail forcé " réel tend à réprimer le crime, ou, ce qui est à peu près la même chose, à empêcher la récidive, je puis dire que tandis que les réincarcérations dans l'ancienne prison de Toronto, en 1862, avaient été de 1,420 sur un nombre total d'emprisonnements de 2,091, elles n'ont été en 1863, dans la nouvelle prison, que de 291 sur 1,961 emprisonnements; et cette année, sur 1,525 emprisonnements, il n'y a eu que 235 réincarcérations.

Durant la première de ces années, il n'y avait pas de travail forcé, ou à peu près, pour les prisonniers, tandis que durant les deux dernières, l'intelligent gouverneur de la prison a constamment employé les prisonniers à creuser et charroyer la terre, et à améliorer le grand terrain de la prison.

La proportion des réincarcérations a donc été, en 1862, d'environ 70 pour cent sur le

nombre des emprisonnements, tandis que durant les deux dernières années elle n'a été que d'environ 15 pour cent.

L'on ne peut prétendre que cette immense réduction, cette crainte presque miraculeuse de la réincarcération est entièrement due au travail nouvellement inauguré sur le terrain de la prison. Il est hors de doute que beaucoup des habitués de la prison sont allés pêcher dans les eaux dorées des *greenbacks* de nos voisins ; mais il n'en est pas moins vrai qu'un grand nombre, jusqu'alors réincarcérés de trois à six fois par année, ou plus souvent, ont préféré s'expatrier plutôt que de montrer leur aptitude au métier de la brouette.

Ces moulins une fois en opération, et encouragés par les cultivateurs au moyen d'un approvisionnement suffisant de matériaux, et soutenus par l'influence puissante des corporations municipales, produiraient bientôt, j'en suis convaincu, les plus heureux résultats comme moyen de réforme des prisons.

Dans un rapport antérieur, j'ai suggéré l'avantage d'employer les prisonniers au nettoyage et à la réparation des rues publiques. Je n'ai pas changé d'opinion, à l'égard des habitués de prisons, et j'espère encore que l'on viendra à mettre ce système en pratique.

Les inspecteurs auraient beaucoup plus de plaisir à faire des louanges des autorités des prisons pour leur zèle et leur habileté qu'à les censurer et les condamner ; mais il faut exposer les erreurs et la maladministration, sans quoi l'on ne peut espérer d'amélioration.

Un grand nombre de géôliers comprennent si peu les fins de répression et de punition pour lesquelles les prisons sont établies, qu'ils permettent la lecture des journaux et des mauvais livres, les jeux de carte, de dames, de palets, etc., ainsi que de fumer et autres amusements, comme moyen de tuer le temps, tandis qu'une intelligence ordinaire devrait comprendre que tout amusement ou passe-temps qui est de nature à faire perdre à la prison son caractère pénal et repoussant, doit être strictement défendu.

Je crains que tant que l'on ne fera pas plus d'attention au choix des officiers sous le rapport de l'intelligence et des autres qualités nécessaires, la prison devra manquer de produire les changements moraux qu'elle a pour but d'effectuer.

Ce n'est pas en Canada seulement qu'existe cette cause de plainte. Dans l'un des rapports des inspecteurs généraux des prisons d'Irlande, nous trouvons les sévères censures suivantes à ce sujet :—

“ L'on remarque généralement une absence de soin et de conscience dans le choix des guichetiers, nul égard n'étant porté au choix de personnes qui ont été habituées à travailler de leurs mains, ou qui, au moins possèdent une aptitude pour enseigner les rudiments des métiers qui peuvent s'apprendre facilement, et qui peuvent être immédiatement utiles, comme par exemple les métiers de tailleur et de cordonnier, même si l'on n'enseignait que ce qui serait nécessaire pour raccommoier et réparer.

“ Dans quelques comtés, les shérifs ont, avec une louable libéralité et le sentiment d'un devoir public, placé la nomination de ces officiers à la disposition du bureau de surveillance ; mais, dans la majorité des cas, l'exercice du simple favoritisme, sans aucune considération d'aptitude, prévaut à un tel point qu'il est devenu essentiel pour le bien-être des prisons que le patronage soit transféré, par la législature, au corps chargé et responsable de leur administration.”

A ce sujet, je dois dire que les inspecteurs ne désirent aucunement acquérir du patronage. Le peu qu'ils possèdent déjà est exercé avec la conscience de la responsabilité qu'il impose, et ils ne désirent aucunement la voir s'augmenter ; mais il est certain qu'il faudrait apporter beaucoup plus de “soin et de conscience” dans le choix des officiers de prisons, afin de faire de l'emprisonnement un moyen de réforme des criminels.

L'on peut attribuer en grande partie l'insuccès de l'emprisonnement pour l'amélioration des criminels à la manière relâchée et peu sérieuse dont sont observés les règlements établis pour l'administration des prisons, plutôt qu'à l'inobservance totale d'une partie d'entre eux.

Je vais mentionner ici quelques unes de ces contraventions, qui viennent à l'appui de ce que je dis :—

L'une des règles (No. 6) préparées par les inspecteurs et sanctionnées par Son Excellence le gouverneur général en conseil, prescrit que la nourriture des prisonniers ne sera fournie par aucun officier de la prison, mais par quelque personne qui n'y sera aucunement rattachée ; et cependant nous voyons que dans plusieurs cas elle est encore fournie par le géôlier, et le plus généralement à des prix très extravagants.

Une autre règle dit que le mode de se procurer les fournitures des prisons sera laissé à la décision du Bureau ; mais on se rappelle rarement de la nécessité de consulter ce corps.

En vertu d'une autre règle (No. 7), le geôlier ne doit avoir aucune autre occupation, afin que tout son temps soit consacré aux devoirs de sa charge. Cependant, nous l'avons trouvé, dans certains cas, remplissant les devoirs de député-shérif. Il est à craindre que dans ces cas les devoirs de la prison ne passent qu'en second.

La règle (No. 18) prescrit que lorsque le geôlier ou tout autre officier de la prison sera obligé de visiter les appartements des femmes, il sera accompagné par la matrone, la sous-matrone, ou quelque autre femme, employée à la prison. Cependant, il a été commis des outrages sur des femmes prisonnières, depuis une couple d'années, qui indiquent que cette règle n'est qu'imparfaitement observée.

Une autre règle (No. 20) indique les moyens à prendre pour prévenir les évasions, si elles sont accompagnées d'attaques violentes sur le gardien ou l'assistant ; malgré cette précaution, et par la pure négligence d'un geôlier, cinq prisonniers se sont échappés, il n'y a encore que quelques mois, de l'une des meilleures prisons du pays.

La règle (No. 35) défend l'usage de la pipe aux prisonniers criminels ; et cependant, dans certaines prisons, on permet indistinctement à tous les prisonniers de fumer.

La règle (No. 45) prescrit que tout prisonnier qui, à cause du nombre insuffisant des cellules, n'en pourra avoir une séparée, devra être placé dans une cellule avec au moins deux autres, chacun des trois prisonniers devant avoir un lit ; cependant, j'ai trouvé dans des prisons où il y avait assez de cellules pour que chaque prisonnier eût la sienne, trois d'entre eux enfermés ensemble pour la nuit, le geôlier ayant bénévolement accédé à leurs représentations qu'ils seraient plus confortablement s'il leur permettait de coucher ensemble.

Quelle défaite pratique des tentatives des inspecteurs d'opérer une réforme des prisons, au moyen de la classification et de la séparation ! Quel commentaire sur la fermeté de l'administration de la prison, lorsqu'on voit un geôlier écouter les sollicitations de trois coquins de préférence aux instructions positives des inspecteurs !

Dans une autre grande prison, je trouvai que les deux seuls prisonniers qui y étaient enfermés occupaient la même cellule.

Une réforme peut-elle avoir lieu lorsque les règlements placés entre les mains de chaque employé des prisons sont aussi ouvertement violés ?

Je trouvai dans une autre prison, administrée par un officier zélé, qu'un prisonnier convaincu d'offense criminelle (chercher à faire désertier des soldats), avait la permission de recevoir des vivres et autres douceurs du dehors, et même qu'il avait son propre lit domestique.

Cette violation palpable de la loi devenait, je crois, de l'ignorance, qui faisait regarder le criminel comme un délinquant politique ; mais pourquoi cette ignorance ?

L'habitude d'employer les prisonniers, hommes et femmes, à des occupations serviles dans les appartements du geôlier, est aussi inconvenante, et ne devrait pas être permise. Le prisonnier ne peut être regardé comme satisfaisant à la sentence de la cour, s'il est admis journellement à des relations familières avec la famille et les amis du geôlier, et si, au lieu de n'avoir strictement que la nourriture de la prison, il est nourri à la cuisine.

L'on remarque avec regret que bien peu de membres du clergé portent quelque attention aux prisons communes.

Je ne suis pas assez naïf pour croire qu'un grand nombre de prisonniers profiteront de leurs instructions, mais nous sommes au moins tenus de leur offrir toutes les chances de réforme qui sont en notre pouvoir ; et lors même qu'un seul sur mille de ces malheureux seraient converti par les bons offices des serviteurs de celui qui est venu pour sauver, "non pas les justes, mais les pécheurs," cela ne serait-il pas une récompense digne de l'effort ?

Mais tout en exposant, comme je viens de le faire, les nombreux sujets de plainte qui existent encore, il ne faut pas croire qu'il n'y a pas de grands sujets de félicitation.

À l'amélioration considérable qui s'est produite dans la *moralité* générale des prisons communes depuis cinq ans, que les inspecteurs peuvent mentionner avec une véritable satisfaction, l'on peut ajouter un gain pour le pays, cette année, comparativement à l'année 1860, de près de quinze mille piastres, les frais d'administration étant, dans la première année, au taux de 40 $\frac{3}{4}$ cts. par tête par jour, et en 1864, de 34 1 $\frac{1}{2}$ cts. par tête par jour, sur un total de 221,025 jours d'emprisonnement.

TERENCE J. O'NEILL.

RAPPORT SPÉCIAL

DU

DR. F. Z. TASSÉ,

POUR L'ANNÉE 1864.

Mon rapport doit se ressentir du peu de temps que j'occupe la charge d'inspecteur de prisons. Sous plusieurs rapports incomplets, je le regarde plutôt comme complément de celui de mon prédécesseur.

INSTITUTIONS PÉNALES.

PÉNITENCIER.

J'ai visité cette institution avec mes collègues tous les trois mois, comme l'exige la loi, outre les assemblées spéciales du Bureau pour des affaires urgentes, et je l'ai visité seul, dans le mois d'octobre. Toutes les visites ont duré plusieurs jours.

Cette institution a encore cette année été visitée par la fièvre typhoïde, qui a enlevé plusieurs prisonniers.

En pensant au nombre de prisonniers qui passent dans ses murs dans le cours de douze mois,—aux causes diverses de débilité qui agissent constamment sur eux, et en songeant à la nature de cette maladie, on ne sera pas étonné de voir qu'elle a dû faire des victimes, et donner des craintes et des angoisses bien légitimes aux employés, ainsi qu'au médecin de l'institution.

Les inspecteurs n'ont négligé aucun moyen d'en améliorer les conditions hygiéniques.

Les diverses parties du service se sont, paraît-il, perfectionnées de jour en jour dans cette vaste institution.

Dans une telle réunion de personnes que renferme un pénitencier, le régime disciplinaire doit être sévère autant que juste,—il ne faut pas oublier que le but d'une institution de ce genre, c'est l'amendement de celui que la société repousse pour un temps de son sein,—ainsi tout en forçant le prisonnier à reconnaître les avantages que sa faute lui a fait perdre sa liberté,—les autorités ainsi que les personnes chargées de veiller sur lui, doivent le préparer à sortir honnête, là où il est entré coupable. Une nouvelle éducation doit éveiller chez lui les sentiments de probité et d'honneur qu'une mauvaise avait étouffés dans leurs germes. C'est l'habitude de ne prendre pour guide que ses passions, qui de faute en faute l'a conduit au crime, il lui faut ici s'habituer à reprendre le commandement de soi-même. De même que cet homme n'est devenu coupable qu'en recevant de mauvais principes du milieu où les circonstances l'ont placé, la société espère que le sein d'un pénitencier sera assez fécond en bons principes pour contrebalancer la première éducation de ce malheureux.

Mais une question toute naturelle vient se poser ici : Quels sont les moyens à employer pour obtenir le résultat d'une réunion de criminels ? La réponse est simple, si pour un instant l'on oublie la nature de l'offense aux lois pour laquelle chacun subit la peine de réclusion. Le vice comme la vertu n'agit qu'avec gradation sur le cœur des individus, jamais un homme ne peut se dire tout à coup mauvais, il lui faut auparavant descendre l'échelle sociale d'échelon en échelon. Aussi veut-on rallumer l'étincelle de bien sur le point de s'éteindre ; la religion, dont la douce influence s'étend aux plus endurcis dans le mal, aura seule ce pouvoir. Dans les circonstances exceptionnelles où le criminel se trouve placé, elle seule peut lui donner cette obéissance passive à la règle d'un silence absolu, et surtout cet amour du travail qui doit le rendre honnête homme en le réhabilitant à ses propres yeux, et avec la société qui, pour un instant, l'avait rejeté. Je dois dire, en terminant, que je crois que le système disciplinaire dont parle M. Meredith, dans un de ces rapports, me paraît un des meilleurs que l'on puisse adopter dans les institutions du genre de celle-ci.

RÉFORME DE ST. VINCENT DE PAUL.

24 août 1864.

M. Ferres et moi, accompagnés de M. le docteur Taché et de M. Prieur, préfet de la prison de réforme, avons visité les ruines de cette institution récemment incendiée. Nous avons aussi visité les jeunes détenus dans leurs nouveaux quartiers, ainsi que l'édifice temporaire en bois que M. le préfet fait ériger. Nous nous sommes longtemps entretenus sur les résultats que l'incendie avait amenés. Le lendemain, vu le départ de M. Ferres, nous nous sommes consultés, M. Taché et moi, sur les plans à adopter pour la reconstruction de cet édifice. Ceci a été le sujet d'un rapport spécial.

J'ai visité de nouveau la prison de réforme, les 20, 21 et 22 septembre, avec mes collègues, MM. Ferres et O'Neill, ainsi que le 2 et le 16 novembre ; seul, je l'ai visité le 28 et le 29 novembre, cette dernière fois relativement à un ordre du gouvernement, vu la maladie qui régnait à cette époque dans l'institution, et dont rapport a été fait aussitôt.

Pendant l'enquête, faite par M. le coroner Jones, et à laquelle les inspecteurs ont assisté, concernant la découverte d'ossements humains dans les décombres de l'incendie, j'ai pu apprécier combien étaient justes les éloges déjà décernés à M. le préfet par ceux qui m'ont précédés dans la charge que j'occupe.

Je suis heureux de voir la réforme de St. Vincent de Paul, dans la condition précaire où elle se trouve, présenter un si bel exemple de soins accordés aux jeunes détenus.

RÉFORME DE PÉNITANCOUCHINE.

C'est le 6 et le 7 octobre que j'ai visité cette institution pour la première fois, et je le fis seul. Une seconde fois, je la visitai les 28 et 29 décembre ; il y avait alors 132 prisonniers.

La nouvelle prison que l'on est à construire sur le haut d'un coteau, est entourée d'un beau site ; et comme ce qui frappe la vue agréablement, même pour le prisonnier, donne au cœur une douce impulsion vers le bien, un changement de lieu rendra meilleur encore, chez ces jeunes détenus, un résultat moral déjà si satisfaisant.

Cette nouvelle prison contient 120 cellules seulement, et chaque soir, lors de ma visite, s'y rendaient 77 détenus sous la surveillance des gardiens immédiats.

L'agriculture et les arts industriels, voilà ce à quoi l'on occupe les jeunes délinquants. Une partie aide de plus à la construction de la nouvelle prison.

REMARQUES GÉNÉRALES SUR LES PRISONS DE RÉFORME.

La discipline dans une prison de réforme doit être ferme et sévère, bien que tempérée par une paternelle tendresse. Léon Vidal dit " qu'elles doivent être plutôt prisons correctionnelles, qu'établissements de bienfaisance ; car elles doivent être propres à imprimer dans l'esprit du jeune détenu la crainte d'une récidive. La réforme morale doit être le but de ces institutions." Ici, l'on s'efforce de reconstituer la famille, et la base la plus solide sur laquelle on puisse s'appuyer pour l'obtenir, c'est une éducation morale et religieuse. La criminalité des enfants, comme leurs instincts vicieux, offre plusieurs variétés ;

une partie d'entre eux a été victime de circonstances malheureuses, tandis que pour d'autres l'entraînement au mal a des racines plus profondes, ceux donc qui sont préposés à leur garde, même le plus simple employé, doivent être compétents pour la charge qu'ils occupent.

Le châtement comme la récompense doit être sans cesse présent à l'esprit du jeune détenu, et la tendre sollicitude des chefs ne saurait empêcher en rien les rigueurs quelquefois nécessaires d'un régime qui conserve au fond un caractère correctionnel. Le présent de l'enfant est donc assuré, l'intimidation d'un côté, et de l'autre l'encouragement sont ici les sauvegardes de sa conduite, mais plus tard, lorsqu'il n'aura pour guide que sa conscience, quel sera pour lui le préservatif d'une récidive ? C'est le travail ! La fatigue des membres c'est le repos du cœur, et celui qui se courbe sous la loi du travail ne saurait oublier les autres lois d'un même maître. Pour inspirer donc à ces enfants l'amour de ce que, hélas ! ils n'ont connu que trop tard, un travail énergique et persévérant, suivant leur âge et leur force, devra leur être imposé, et, songeant combien le travail industriel déjà surabondant de bras, il me semble qu'on devrait donner la préférence à l'éducation agricole. De cette manière, du moins, leur avenir sera plus assuré, et un nouvel appui sera offert à ce qui est la base de notre prospérité, l'agriculture.

2.—PRISONS COMMUNES.

PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

J'ai visité cette prison, le 7 septembre, accompagné de M. le shérif ainsi que du geôlier. Cette prison, l'une des plus convenables que j'aie visitées, est pourtant loin d'être irréprochable. Et d'abord les latrines attendant aux logements laissent échapper une odeur insupportable et pernicieuse à la santé des prisonniers. Il faudrait, pour remédier à cet état de choses, en construire de nouvelles dans la cour.

L'on remarque encore dans cette prison un manque d'organisation pour le travail ; c'est ce que j'ai pu observer lors de ma visite, bien qu'il y eut 23 hommes et 8 femmes sous les verrous.

Un fou s'y trouvait alors.

M. le shérif et moi, nous eûmes un long entretien sur les divers moyens à prendre pour organiser le travail dans cette prison.

Comme je visitais les deux étages de la prison, mon attention fut attirée sur les nombreuses fissures des cheminées qui offrent un danger d'incendie pour cette institution, j'en fis alors un rapport spécial au Bureau.

PRISON DE SOREL.

J'ai visité cette prison, le 6 septembre, accompagné de M. le shérif.

Cette prison est propre et sur un bon pied.

Le toit de la prison, en plusieurs endroits, livre passage à l'eau qui s'infiltré dans les murs où j'ai remarqué une fissure considérable ; ceci me donna à penser que le moindre retard dans les réparations pouvait devenir la cause de fortes détériorations.

J'ai peine à comprendre comment le geôlier peut occuper une partie de son logement dans le rez-de-chaussée, vu la grande humidité qui le rend presque inhabitable.

Quant à l'eau dont on se sert dans cette prison, elle est de très mauvaise qualité, à cause de la proximité des latrines dont le canal d'égoût fonctionne d'ailleurs très mal. C'est avec du bois mal préparé qu'on a construit cette prison, ainsi l'on voit maintenant des espaces assez considérables dans les portes et les planchers ; rapport en a été fait au gouvernement.

Comme dans presque toutes les prisons des nouveaux districts du Bas-Canada, cette prison manque d'une chose essentielle ; on n'y voit pas encore de mur d'enceinte. On n'y voit point non plus de clôture pour séparer le jardin de la cour des prisonniers, ni aucune bâtisse pour le bois de chauffage. Le geôlier est donc obligé de se servir des cellules qui ne sont pas occupées pour y mettre le bois et tout autre objet nécessaire au maintien de la prison.

Pendant le temps de ma visite il n'y avait que deux prisonniers dans cette prison.

PRISON DE SHERBROOKE.

C'est le 15 octobre que pour la première fois j'ai visité cette prison.

Elle est une vieille prison dont les murs menacent ruine, et où l'on recherche en vain une classification quelconque.

Malgré les soins du géolier, la propreté est impossible dans une prison du genre de celle-ci, et il m'est pénible d'avouer combien sous ce rapport, elle est inférieure aux autres prisons que j'ai visitées.

Lors de ma visite, elle comptait de prisonniers 24 hommes et 3 femmes.

Cette prison est entourée d'une simple clôture en planches.

PRISON DE ST. JEAN.

J'ai visité cette prison, le 17 novembre, accompagné de mes collègues.

Elle contenait alors 10 prisonniers, dont deux sous sentence. J'ai éprouvé quelque plaisir de n'y voir aucune femme détenue.

Dans cette prison, comme dans plusieurs autres que j'ai visitées, les latrines sont fermées.

Cette prison est très propre et très bien tenue.

PRISON DE RIMOUSKI.

J'ai visité cette prison, le 9 décembre, et je n'y ai trouvé que trois prisonniers.

Cette prison est bien tenue, et en bon ordre.

Le géolier est le seul employé de cette institution.

PRISON DE KAMOURASKA.

Le 12 décembre j'ai visité la prison de Kamouraska, et je n'y ai trouvé aucun prisonnier. J'ai visité la nouvelle prison qui ne peut recevoir de prisonniers, n'étant terminée que depuis peu. La salle des femmes ne contient que trois cellules seulement.

Quelques jours avant mon arrivée, cette prison contenait plusieurs prisonniers, mais les uns étaient rendus à l'expiration de leur sentence, et les autres avaient été libérés par les jurés.

Comme les autres prisons, il n'y a point de mur d'enceinte.

Cette prison est sans chambre pour son géolier, et pour son tourne-clef. La cour se tenant au-dessus de la prison; le shérif, ainsi que les autres employés de la cour, occupent une partie du premier étage, qui fait partie de la prison, de sorte que les employés de la prison n'ont point de logement.

PRISON DE ST. THOMAS.

J'ai visité cette prison le 13 décembre.

Parmi les prisonniers qu'elle contenait, il y en avait deux sous sentence, et l'on y comptait encore deux femmes, chacune avec son enfant.

Il n'y a pas de clôtures. Les latrines ici fonctionnent assez bien.

Cette prison est bien tenue. Plusieurs portes, ainsi que les planchers se disjoignent pour avoir été faits avec du bois mal préparé.

PRISON DE LA BEAUCE.

J'ai visité cette prison le 16 décembre, elle ne contenait alors que deux prisonniers.

Ici, comme ailleurs, pas de clôture, etc., les portes et les planchers, dans cette prison, se disjoignent pour avoir été faits avec du bois mal préparé.

Les serrures sont intolérables, et sont posées de manière à donner l'avantage aux détenus de s'évader, sans une bonne surveillance de la part du géolier.

Cette défectuosité est assez commune dans les diverses prisons.

Les latrines ont été fermées vu leur manque de fonctionnement, et on pense que l'eau, qui se trouve répandue sur les murs, s'échappe des latrines.

Ici, comme ailleurs, pas de mur d'enceinte.

Les employés de la prison sont dans la nécessité d'aller puiser l'eau à la rivière.

Cette prison est tenue très proprement.

PRISON D'ARTHABASKA.

J'ai visité cette prison le 17 décembre. Je l'ai trouvée très bien tenue, et très propre. Je n'y ai vu que trois prisonniers.

L'on va puiser l'eau assez loin de la prison.

Les latrines fonctionnent mal, j'ai conseillé de les fermer.

Là encore il n'y a pas de clôtures, etc.

PRISON DE QUÉBEC.

J'ai visité la prison de Québec le 31 août et le 6 décembre. Malgré son encombrement, et les vices de construction qu'on y rencontre, cette prison est très bien tenue. La classification s'y trouve impossible, vu ses vices de construction. Les latrines étaient la cause d'une odeur insupportable.

Cette prison, lors de ma visite, contenait 77 hommes, 65 femmes, 10 à 12 enfants, et 54 enfants recueillis avec leur mère.

Le nombre des matelots qui sont détenus dans cette prison, en rend la discipline encore plus difficile.

NOUVELLE PRISON DE QUÉBEC.

J'ai visité le 31 août la nouvelle prison de Québec, qui sera prête avant longtemps à recevoir les prisonniers de la prison actuelle.

Cette prison est construite sur un plan qui ne laisse rien à désirer. On trouvera dans cette institution tous les moyens possibles pour une bonne classification.

REMARQUES GÉNÉRALES SUR LES PRISONS.

Lorsque les prisons ont pour but l'intimidation et la réforme du criminel, il est malheureux de voir combien peu elles sont aptes à remplir ce but.

La plupart sans mur d'enceinte, n'ayant même point de serrures convenables, et offrant au prisonnier des chances d'évasion que la surveillance la plus active a peine à détruire, elles sont donc ainsi loin d'être les auxiliaires de la loi, elles n'inspirent aux prisonniers aucune chance de réforme, ni de crainte, puisque chez lui la récidive est d'autant plus à craindre que le châtement se présente avec un caractère peu propre à le faire revenir sur lui-même.

Il est donc de nécessité absolue, si l'on veut obtenir une bonne discipline et une bonne classification, et, en même temps, une bonne organisation pour le travail, que les déficiences qui existent dans la construction de presque toutes les prisons des nouveaux districts du Bas-Canada, et qui ont déjà été signalées aux autorités, soient entourées.

Le besoin d'un hangar à bois ainsi que d'un magasin se fait aussi sentir, puisqu'on est obligé de se servir des cellules non occupées pour y mettre et le bois et les articles nécessaires à la consommation de la prison.

Je ne parlerai pas ici sur la nécessité des prisons centrales, le Bureau en ayant déjà démontré les avantages dans ses rapports précédents.

HÔPITAL DE LA MARINE.

J'ai visité le 31 août l'hôpital de la marine, qui est sous le contrôle d'une commission qui apporte dans son administration tout le soin possible.

Au nombre des principaux vices de construction de cet édifice, on remarque le manque de moyens de ventilation et les mauvais établissements des latrines, qui répandent une odeur considérable, et surtout lorsqu'elles manquent d'eau (ce qui arrive, paraît-il, assez souvent). La cuisine me paraît insuffisante, il doit y régner une chaleur suffocante.

Il y a des chambres ici pour ceux qui paient, où l'on trouve toutes les commodités que l'on puisse exiger. Je connais plusieurs membres du parlement qui y sont allés, profitant des avantages offerts par cette institution, et qui sont revenus enchantés de la manière avec laquelle ils avaient été traités. Il y a aussi une salle pour les accouchements. Les détails de divers services de cette institution m'ont paru conduits avec une attention stricte et bien suivie.

ASILE DE BEAUPORT.

J'ai visité pour la première fois cette institution le 30 août, dans toutes ses parties. Il était beau de voir la propreté régner dans une institution qui contenait alors 556 patients. C'est le seul asile vraiment utile qui se trouve dans le Bas-Canada. Ses propriétaires, deux médecins distingués du district de Québec, ont fait de nombreuses améliorations pour en rendre le séjour aux malades aussi agréable qu'utile à leur prompt retour à la santé. J'ai remarqué, cependant, dans le cours de ma visite, certains défauts de ventilation et de lumière, qui pouvaient en quelque sorte neutraliser les bons soins dont on entoure les malades. Je ne dirai rien ici contre le nombre trop élevé de malades dans cette institution, connaissant d'ailleurs que les propriétaires eux-mêmes ont manifesté, à plusieurs reprises au gouvernement, le désir de ne pas trop encombrer leur établissement. Outre les amusements que l'on donne aux patients dans la bâtisse même, qui sont autant de moyens de distraction, on emploie encore sur la ferme et dans les jardins ceux dont l'intelligence permet cette sorte de distraction.

ASILE DE ST. JEAN.

J'ai fait la visite de cet asile, le 17 novembre, avec MM. Ferres et O'Neill. Cette bâtisse contient 64 aliénés, dont 30 hommes et 34 femmes.

Avec le peu d'avantages qu'il offre, il est surprenant d'y voir régner un aussi bon ordre.

La conduite du Dr. Howard est digne des éloges de tout connaisseur. Il est grandement à désirer que le gouvernement fasse construire une nouvelle bâtisse.

ASILE DE TORONTO.

J'ai visité cet asile, sous les soins intelligents du Dr. Workman, la première fois les 3, 4 et 5 octobre avec mes collègues, et la seconde fois les 26 et 27 décembre.

Cet asile continue à jouir de la belle et digne réputation qu'elle s'est acquise par les soins les plus minutieux et rationnels que donnent le surintendant médical aux malades qui sont dans ses murs. J'ajouterai que je concours dans le rapport général touchant cette institution.

ASILE DE ROCKWOOD.

J'ai visité cet asile chaque fois que je suis allé au pénitencier. Les travaux de cette vaste institution m'ont paru être poussés avec vigueur. Le nombre d'aliénés criminels que contenait une partie de la bâtisse, sous les soins du Dr. Litchfield, ainsi que le département des femmes, me paraissent être l'objet d'une attention toute spéciale de la part du médecin de cette institution.

REMARQUES GENERALES SUR LES ASILES.

Le besoin d'un nouvel établissement pour les aliénés dans le Bas-Canada, se faisant vivement sentir, m'engage à faire certaines observations sur les asiles. Je vois dans le "Dictionnaire d'économie charitable" un passage qui montre toute l'utilité que l'on peut retirer d'un nouveau refuge pour ces pauvres créatures dénuées de raison. "L'imposition du travail," y dit-on, "la communauté des repas, la durée des récréations, l'interdiction des jeux qui excitent les passions, la subordination au médecin, donnent au traitement en commun une supériorité incontestable sur le traitement à domicile." C'est donc dans le but de guérison, ou du moins d'amélioration dans la santé des malades que ces institutions ont été formées.

A présent, que l'on considère le nombre d'aliénés, soit dans les prisons ou dans leurs familles, nous verrons à combien d'indifférence, surtout ces derniers, ne sont-ils pas, pour ne pas dire plus, les sujets de la part de leurs gardiens. La plupart du temps ils sont laissés dans le délaissement par le dégoût qu'ils inspirent, et la culture du sentiment religieux, qui est un des remèdes à leur maladie, reste dans l'oubli à leur égard.

Dans les asiles, au contraire, un nouvel ordre de choses s'observe dans les soins que

ces pauvres insensés reçoivent de leurs gardiens. C'est une lutte continuelle entre la folie et l'intelligence.

Ils sont tirés de l'isolement, qui est la tendance générale de l'aliéné, où le manque de soins les laissait plongés, et sont maintenant forcés d'être les acteurs d'une vie de relation. Le travail, les jeux en commun réagissent contre l'absorption de l'aliéné en lui-même, et de cette vie ils retourneront plus facilement à celle dont ils sont séparés.

Ces réflexions que je viens d'émettre sont bien simples, et ont pu se présenter à l'esprit d'un chacun, pourquoi donc un nouveau retard dans l'exécution de ce projet ? Une activité plus grande dans le choix d'un lieu pour construire un nouvel asile serait un acte de charité envers ces pauvres êtres privés de raison, et envers la société qui s'intéresse à la conservation de chacun de ses membres.

(Signé,)

F. Z. TASSÉ.

St. Laurent, 25 février 1865.

A P P E N D I C E .

RAPPORT

SUR LES

HOPITAUX DE LA QUARANTAINE,

GROSSE ILE.

Aux Inspecteurs des prisons, hôpitaux, asiles des aliénés, etc., etc., etc.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un état général des émigrants admis dans les hôpitaux de la Quarantaine à la Grosse-Ile, indiquant leurs maladies, leur pays, et leur dénomination religieuse, ainsi que le nombre des décès pendant la saison de 1864.

J'ai aussi ajouté à cet état général, comme pouvant donner des renseignements importants, un tableau renfermant les noms des navires inspectés, ainsi que quelques autres détails contenus dans le sommaire qui accompagne cet état, auxquels je vous renvoie respectueusement.

On verra, en consultant l'état général, que le plus grand nombre des maladies se sont déclarées parmi les passagers Norvégiens, composant, il est vrai, la plus grande partie des émigrants dont j'ai fait l'examen sur les navires à voiles. Cette année, ainsi que l'année dernière, l'état sanitaire des passagers a été trouvé satisfaisant; comparé surtout aux années précédentes, où en 1862, je n'avais pas moins de 346 malades, atteints de maladies contagieuses de la pire espèce, c'est-à-dire de la fièvre des navires, de la petite vérole, etc., etc., etc.

La bonne santé des émigrants, pendant cette saison et la saison précédente, peut être attribuée aux soins et à l'attention que les capitaines de navires ont apportés à maintenir la propreté et une bonne ventilation dans la partie du vaisseau destinée aux passagers de seconde classe; elle peut être aussi attribuée, en grande partie, à ce que les émigrants étrangers ont discontinué d'encombrer le vaisseau de leurs meubles, de grands coffres, et d'une grande quantité de provisions et de viandes, qui venant à se gâter contribuent beaucoup à favoriser les dispositions à la maladie.

Ce régime sanitaire qui maintenant est généralement suivi par les capitaines de navires portant des passagers et venant des ports de la Norvège et de l'Allemagne, est due en grande partie aux instantes représentations de la part de l'agent en chef de l'émigration, M. Buchanan, dont le zèle et les efforts infatigables à servir la cause de l'émigration et le bien-être des passagers ont été très souvent appréciés à leur juste valeur par le Royaume-Uni tout entier et par les pays étrangers.

Les cas de décès les plus fréquents à bord des navires pendant le voyage ont été chez les enfants, tant à cause de la longue durée des traversées qu'à cause des mauvais temps

qui les obligeaient à se tenir enfermés dans l'entrepont, presque toujours rendu humide par des pluies froides et continues. L'usage d'aliments peu propres aux enfants a aussi causé diverses espèces de maladies qui leur sont fatales.

On verra aussi que la fièvre a été une des principales maladies chez les passagers Norvégiens, à part ceux qu'on a envoyés à l'hôpital pour être soumis à un traitement médical, il a fallu opérer le débarquement de toute la partie saine des passagers, afin de les mettre sous la surveillance, et de faire laver et purifier leurs bagages, leurs lits et leurs effets. On a dû exiger aussi la station voulue à la Quarantaine de tout navire ayant à son bord lors de son arrivée à la Grosse Isle des maladies contagieuses, c'est-à-dire la petite vérole, la fièvre scarlatine, la rougeole; cette station a pour objet le lavage, la ventilation et la purification de tous ces navires à ma satisfaction et avant que je leur donne un certificat de santé.

La garde des édifices et des magasins pendant l'hiver a été confiée à trois bateliers. Leurs longs et fidèles services sur cette station offrent les meilleures garanties de l'exécution fidèle des ordres que je leur laisse.

J'ai aussi fait réparer les chemins de l'Île avant la fermeture de la station. Les bateaux ont été mis en quartiers d'hiver dans la bâtisse destinée à cet usage, une chaloupe seulement a été laissée à flot jusqu'à la fermeture de la navigation.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très humble et très obéissant serviteur,

A. VON IFFLAND, M.D.,

Médecin en charge.

Québec, 7 octobre 1864.

LISTE des navires portant des émigrés et autres inspectés à la

Nombre.	Nom.	Capitaine.	Port.	Départ.	Arrivés.	Chargement.
1	Navire Lourdal.....	Petersen.....	Portsground.....	Avril 9.....	Mai 21.....	Lest.....
2	do Jessie.....	Gorman.....	Limerick.....	do 11.....	do 21.....	do.....
3	do Victor Emanuel.....	Kapale.....	Bergen.....	do 17.....	do 21.....	do.....
4	Barque Isis.....	Lawson.....	Stavenger.....	Mai 4.....	do 31.....	do.....
5	do Hebe.....	Olsen.....	do.....	do 4.....	Juin 1.....	do.....
6	do Constancia.....	Helberg.....	Brême.....	do 5.....	do 12.....	Général.....
7	do Republic.....	Dahn.....	Waterford.....	Avril 29.....	do 13.....	Lest.....
8	do Nordlyset.....	Abrahamsen.....	Christiana.....	do 26.....	do 16.....	do.....
9	do Fido.....	Berthatsen.....	Bergen.....	Mai 2.....	do 16.....	do.....
10	Navire Keppler.....	Jürgens.....	Hamburg.....	Avril 17.....	do 17.....	Général.....
11	do Albert.....	Akerberg.....	Gottenburg.....	do 27.....	do 17.....	Lest.....
12	Barque A Wenner.....	Indrius Lalier.....	Bergen.....	Mai 3.....	do 17.....	do.....
13	S. St. George.....	Aird.....	Glasgow.....	do 31.....	do 17.....	Général.....
14	Navire Amiral Tromp.....	Miller.....	Bergen.....	do 9.....	do 20.....	Lest.....
15	Brig Atlante.....	Rod.....	Christiana.....	do 5.....	do 20.....	do.....
16	Barque Horoma.....	Stean.....	Alicant.....	Avril 22.....	do 20.....	do.....
17	Navire Necker.....	Heidoon.....	Hamburg.....	Mai 18.....	do 26.....	do.....
18	Barque Bergen.....	Arnesen.....	Womsae.....	do 21.....	do 27.....	do.....
19	do Urda.....	Jacobson.....	Christiana.....	do 7.....	do 27.....	do.....
20	do Telegraph.....	Jobson.....	Anvers.....	do 12.....	do 27.....	Général.....
21	do Laura.....	Sorl.....	Bergen.....	do 10.....	do 27.....	Lest.....
22	do Scheller.....	Dalanha.....	Halifax.....	Juillet 5.....	Juillet 21.....	do.....
23	do Kong Carl.....	Svanoe.....	Bergen.....	Juin 5.....	do 25.....	do.....
24	do Washington.....	Cahanbley.....	Hamburg.....	do 3.....	do 25.....	Général.....
25	Navire Norge.....	Jetmundsen.....	Womsil.....	do 11.....	do 25.....	Lest.....
26	do Superior.....	Classie.....	Gottenburg.....	do 6.....	Août 2.....	do.....
27	Barque Maria.....	Christiansen.....	Newcastle.....	do 11.....	do 5.....	do.....
28	do Hofning.....	Jorgensen.....	Hamburg.....	do 18.....	do 10.....	Vin.....
29	do Harmony.....	Neilsen.....	Gottenburg.....	do 15.....	do 10.....	Lest.....
30	S. Ernest Merck.....	Seidguist.....	Stockholm.....	Juillet 17.....	do 16.....	Fer.....
31	Navire Ludwig.....	Herdning.....	Liverpool.....	do 17.....	do 29.....	Sel.....
32	do Dr. Kane.....	McLaughlin.....	Londonderry.....	do 20.....	do 30.....	Fer.....
33	Barque Norden.....	Tudsen.....	Drammen.....	do 5.....	Septembre 1.....	Futailles.....
34	Navire Sylvia.....	McCulloch.....	Liverpool.....	do 11.....	do 4.....	Sel.....

Quarantaine, Grosse-Ile, du 21 mai au 30 septembre 1864.

Passagers.	Equipage.	Malades.	Décès.	Naissances.	Consigné à	Acquitté.	REMARQUES.
2	338	19	3	1			
92	21			1	Falkenberg et Cie...	Mai 24.....	
233	15				Levey et Cie.....	do 21.....	
153	13				A ordre.....	do 21.....	
250	16		1		Falkenberg et Cie...	do 31.....	
318	16	4	2		A ordre.....	Juin 1.....	
14	15			2	Belling et Lamoth...	do 15.....	
163	13			1et2m ^r ts-nés	M. A. Wilson.....	do 13.....	
381	15				Falkenberg et Cie...	do 16.....	
383	20		3		A ordre.....	do 16.....	
291	19		8	9	Belling et Lamoth...	do 17.....	
173	11		2	4	A ordre.....	do 17.....	
484	40	2			do.....	do 17.....	
337	18	2	1	1	Allan, Rae et Cie...	do 17.....	
152	10	1	1	1	A ordre.....	do 20.....	
	12			3	Falkenberg et Cie...	do 20.....	
					A ordre.....	do 20.....	Ce navire jeta l'ancre à la Grosse-Ile pour annoncer le décès du capitaine—mort de consommation.
1	527	23	4	9	Ryan et Cie.....	do 26.....	
283	15			2	A ordre.....	do 27.....	
180	12			1	Falkenberg et Cie...	do 27.....	
115	14			1	Belling et Lamoth...	do 27.....	
201	13			2	A ordre.....	do 27.....	
		11		1	Belling et Lamoth...	Juillet 21.....	Ce nav. jeta l'ancre à la Grosse-Ile pour ann. le décès du second—mort d'apoplexie.
1	111	16			A ordre.....	do 25.....	
248	15				Belling et Lamoth...	do 25.....	
249	19				A ordre.....	do 25.....	
290	15		9	1	do.....	Août 2.....	
233	13	1	4	2	do.....	do 6.....	
164	12			1	Belling et Lamoth...	do 10.....	
16	14	1	3		Falkenberg et Cie...	do 10.....	
6	441	42	3	1	do.....	do 16.....	
36	22				A ordre.....	do 29.....	
353	22		4	4	do.....	do 30.....	
3	139	19		1	do.....	Septembre 1.....	
		26	1		do.....	do 4.....	

A. VON IFFLAND, M. D.,
Médecin en charge.

SOMMAIRE.

Nombre de navires inspectés	34	Nombre d'émigrants admis à l'hôpital, d'après le rapport général.....	60
Nombre d'émigrants inspectés	7,702	Nombre de décès dans l'hôpital, d'après le rapport général	9
Equipages inspectés	596	Nombre de naissances dans l'hôpital, non compris dans le rapport général.....	3
Nombre de décès pendant la traversée.....	60		
Nombre de naissances pendant la traversée	37		

Admissions, décès et sorties à l'hôpital de la Quarantaine, Grosse-Ile, du 22 mai au 30 septembre 1864; comprenant les maladies, pays et dénominations religieuses.

PAYS.	DISTRIBUTION.			ADMISSIONS. — MALADIES.				DECES. — MALADIES.				SORTIES. — CONVALESCENTS.			RELIGION.		REMARQUES.
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Fièvre et dysenterie.	Fièvre scarlatine.	Petite vérole.	Enthamnation cérébrale.	Marsame.	Total.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	Protestants.	Catholiques romains.	Total.	
Angleterre	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	
Irlande	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	
Ecosse	2	2	2	1	3	2	.....	.....	2	2	2	.....	.....	6	.....	6	
Norvège	12	10	18	30	.....	.....	1	2	5	10	15	35	40	40	.....	40	
Allemagne	3	3	6	.....	4	8	.....	.....	1	3	2	6	11	10	2	12	
Total.....	19	15	26	60	31	1	2	1	9	16	14	21	51	57	3	60	

A. VON IFFLAND, M.D.,
Médecin en Charge.

RAPPORT ANNUEL

DES

SYNDICS DE L'HOPITAL DE LA MARINE,

QUÉBEC.

A MM. les Inspecteurs d'asiles, prisons, etc., etc.

Les syndics de l'Hôpital de la Marine et des Emigrés de Québec ont l'honneur de soumettre, avec leur rapport annuel, divers états des dépenses encourues pour le maintien de l'hôpital, ainsi que le rapport annuel du médecin interne sur les admissions, sorties, décès, etc., pour l'année 1864.

Les syndics n'ont cette année rien de marquant à signaler dans leur administration à part une diminution relative assez considérable dans les dépenses, sauf l'item de l'éclairage, l'économie opérée cette année s'étend à peu près à tous les chefs sous lesquels les dépenses sont classées. Les syndics n'ont pas pour tout cela négligé ce qui pouvait contribuer au confort des malades. Ils ont fait l'acquisition d'une quantité notable d'objets de literie et d'ameublement dont le besoin se faisait sentir; les articles de literie sont, pour la qualité, supérieurs à ceux en usage aujourd'hui et beaucoup plus faciles à blanchir; quant aux meubles, la plus grande partie consistait en lits destinés aux invalides et aux convalescents.

L'éclairage a coûté cette année plus que d'habitude en raison du grand nombre de salles qu'il a fallu ouvrir pour pouvoir classer les malades avec toute l'exactitude désirable.

Depuis plusieurs années les syndics n'ont cessé de faire, tant auprès du gouvernement qu'auprès des autorités civiles, les représentations les plus pressantes relativement au manque d'eau qui se fait sentir à l'hôpital, la mauvaise odeur qui remplit l'édifice la plus grande partie de la journée est parfois parfaitement intolérable. On peut avec raison attribuer à la salubrité exceptionnelle du climat si jusqu'à présent rien de fâcheux n'est résulté d'un pareil ordre de choses; mais, inévitablement, un jour ou l'autre la chose ne peut manquer d'arriver. Il n'est pas nécessaire d'ajouter que vu le manque à peu près complet de ventilation dans les latrines et ailleurs, il ne peut pas en être beaucoup autrement.

Voyant que leurs représentations demeuraient sans effet, les syndics ont cherché les moyens de remédier au mal. Ils ont d'abord fait construire une cuve de très grande dimension pour servir de réservoir, et plus tard ils ont fait communiquer les différents réservoirs entre eux; mais, il faut l'avouer, leurs efforts n'ont été que médiocrement couronnés de succès.

Les syndics ne voulant pas dépasser les limites de leurs attributions n'ont pas cru devoir pousser plus loin ces essais qui entraînaient toujours des dépenses plus ou moins

considérables, mais ils ne sont pas demeurés oisifs pour cela. Ils ont consulté sur la manière la plus économique et la plus convenable de fournir de l'eau à l'hôpital, des personnes compétentes, qui, après avoir pris connaissance des lieux et de la quantité d'eau requise par jour, leur ont conseillé de rompre l'engagement conclu avec la corporation. Il fut alors question de suggérer au gouvernement l'opportunité d'établir une pompe aspirante et foulante mue par la vapeur. Les syndics se proposaient aussi de faire en même temps des suggestions relativement au chauffage. Ils firent des démarches pour s'assurer des services d'un ingénieur compétent pour le dressement des plans qu'ils voulaient soumettre, mais ils ne réussirent pas et la chose fut abandonnée pour le moment.

Si, pour une raison ou pour une autre, il ne pouvait être donné suite à ce projet, il faudrait de toute nécessité établir sous les toits des réservoirs plus grands que ceux qui existent aujourd'hui, ou bien exiger que la corporation donnât l'eau plus de deux fois par jour comme elle le fait aujourd'hui.

Le rapport du médecin interne peut se résumer comme suit :—

Nombre de malades restés à l'hôpital le 31 décembre 1863.....	68
“ d'admissions	1,367
	<u>1,435</u>
“ de sorties.....	1,347
“ de décès.....	33
“ de malades restant à l'hôpital le 31 décembre 1864.....	55
	<u>1,435</u>
Durée moyenne de séjour à l'hôpital.....	23 jours.
“ collective.....	32,994
Mortalité par cent.....	2.3
Les 1435 malades qui ont été traités à l'hôpital peuvent être classés comme suit :—	
Marins.....	722
Emigrés.....	106
Résidents (payants).....	90
“ (par charité).....	517
	<u>1,435</u>

Indépendamment de la classe de malades dont il vient d'être fait mention, 1320 individus, savoir :—

Marins ou émigrés	185
Résidents.....	1,135
	<u>1,320</u>

se sont présentés à l'hôpital pour être traités comme malades externes.

La dépense de l'hôpital s'est élevée à \$20,261.84, dont—

\$19,646.84 à la charge du gouvernement.
100.00 soldés par loyer de grèves.
500.00 “ “ pension des malades.
15.00 “ “ vente de cendres.

\$20,261.84

On trouvera dans les trois états qui accompagnent le présent tous les renseignements désirables quant à l'emploi de ces deniers.

Le tout humblement soumis.

(Signé,)

P. WELLS.
Secrétaire et trésorier.

Québec, janvier 1865.

RAPPORT ANNUEL

SUR

L'ASILE DES ALIÉNÉS DE BEAUPORT,

POUR 1864.

ASILE DES ALIÉNÉS DE QUÉBEC, 24 janvier 1865.

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur de vous informer que dans l'asile confié à nos soins, les malades sont toujours entourés des mêmes sollicitudes ; l'ordre et la propreté sont toujours l'objet de notre plus stricte attention, et l'appareil de ventilation est toujours celui que votre Bureau a si fort recommandé depuis quelques années et qui a valu à notre institution d'être appelée dans votre rapport : " Une institution modèle," compliment que nous nous efforcerons de lui faire toujours mériter.

Depuis notre rapport on a terminé les bâtisses qui étaient en construction, et elles ont été toutes occupées dès le printemps.

Au mois d'août dernier, afin d'être en état de recevoir le nombre toujours croissant de malades que l'on nous suppliait de recevoir, nous avons fait démolir la Maison-Blanche, et commencer la construction d'une bâtisse capable de contenir commodément 300 malades. Quand nous avons fait part de nos intentions au gouvernement, nous avons offert de construire d'après un plan approuvé par votre Bureau. Mais six mois se sont écoulés sans que nous ayons pu soumettre nos plans et devis. Nous croyons, cependant, que ceci est d'une légère conséquence, et que notre expérience et nos connaissances des choses nécessaires à un asile d'aliénés nous permettront de construire une bâtisse qui, lorsque terminée, sera tout à fait selon vos désirs. Nous nous flattons de pouvoir si bien arranger l'intérieur, la ventilation, le chauffage et le drainage, que vous ne pourrez refuser d'accorder à cette bâtisse les louanges que vous avez accordées à l'autre pour les arrangements correspondants.

Les travaux ont été vigoureusement conduits par les entrepreneurs, MM. Hatch et Fils. Déjà le département des femmes et les bureaux sont clos et couverts, bientôt les planchers et l'intérieur vont être terminés, et nous croyons avec raison que de bonne heure en avril cette partie de la bâtisse pourra recevoir quatre-vingt-dix malades.

Nous avons eu l'honneur de transmettre à votre secrétaire le tableau annuel de l'état des malades confiés à nos soins, et, en même temps, un tableau des admissions, sorties et décès durant l'année. Il doit vous avoir été aussi agréable à vous qu'à nous-mêmes de pouvoir constater que malgré l'encombrement du quartier destiné aux femmes, la santé de nos patients a été excellente et que rien n'est venu les priver de leur confort et de leurs amusements. Les femmes ont inévitablement été à la gêne dans leurs appartements ; mais nous avons fait disparaître cet inconvénient en leur donnant l'usage de deux bâtisses séparées, dont l'une est exclusivement pour les malades, et l'autre sert de demeure aux ouvriers et à leurs familles.

Nous pensons absolument comme votre Bureau qu'il est très-mauvais d'encombrer les appartements ; cependant, nous croyons pouvoir porter jusqu'à un certain point remède à ce mal, sinon le faire disparaître tout à fait, en veillant attentivement à ce que l'ordre et la propreté règnent dans ces appartements, et en maintenant le système de ventilation de l'asile des aliénés de Québec que votre Bureau a si souvent recommandé dans ses rapports annuels.

Nous croyons aussi avec votre Bureau que les femmes aliénées dont on refuse ou retarde l'entrée dans un asile même déjà encombré sont exposées à des malheurs bien plus grands que ceux qui la menacent dans ces hospices déjà remplis. Ces malheurs ont été bien décrits (page 7 du rapport de votre Bureau pour 1863), et ils sont incontestables.

Le Dr. Catellier continue de remplir ses devoirs de chirurgien-interne avec zèle et diligence. Votre Bureau regrettera comme nous la perte de M. et Mme. Wakeham, dont les services étaient si importants et qui se sont dévoués au soin et à la régie d'un asile privé, leur expérience et leur intelligence les rendent éminemment propres à l'administration d'une semblable institution. Nous nous sommes assurés les services de M. et Mme Vincelette, comme préfet et matrone, et nous avons raison d'espérer qu'avec l'expérience ils rempliront leur tâche difficile et leurs importants devoirs à notre entière satisfaction et de manière à toujours assurer aux malades le plus de bien-être possible.

Les occupations des malades sont les mêmes qu'aparavant. A part les bals de chaque semaine, on leur donne une autre soirée où ils s'amuse de diverses manières.

Nous avons importé durant l'année d'Angleterre et des Etats-Unis une grande quantité de livres populaires, pour augmenter notre bibliothèque.

Nous devons des remerciements aux propriétaires du *Morning Chronicle*, du *Canadien*, de la *Gazette de Québec*, du *Mercury* et du *Sherbrooke Freeman*, pour l'envoi de leurs journaux. Ces MM. donnent un exemple de libéralité et de bonté que les autres journalistes devraient être heureux de suivre.

Nous sommes tellement persuadés du bon effet que le travail manuel exerce sur l'esprit et sur le corps des malades que nous avons acquis la possession de cinquante acres de terre adjoignant la propriété actuelle de l'asile des aliénés de Québec, ce qui fait un total de 220 acres en belle culture.

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

H. DOUGLAS,
J. E. LANDRY.

Au bureau des inspecteurs de prisons, asiles, etc.

STATISTIQUES des malades de l'asile des aliénés de Québec, pendant l'année 1864, savoir :

	Malades restant le 1er janvier 1864.	Admis pendant l'année.	Nombre moyen de malades en 1864.	Décès.	Renvoyés.			Nombre moyen de malades renvoyés en 1864.	Nombre de malades entrés à l'asile avant 1864, et qui y sont encore.
					Guéris.	Mieux.	Pas mieux.		
Hommes.....	223	71	229 5	26	15	7	6	2 171	183
Femmes.....	279	84	299 5	23	15	6	3	2 75	248
Total.....	502	155	529	49	30	13	9	2 123	431

J. DOUGLAS,
J. E. LANDRY.

13 janvier 1865.

RAPPORT ANNUEL

SUR

L'ASILE PROVINCIAL DES ALIÉNÉS

A ST. JEAN, C. E., POUR 1864.

ASILE PROVINCIAL DES ALIÉNÉS,
ST. JEAN, 31 décembre 1864.

Aux Inspecteurs des asiles et des prisons du Canada :—

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, mon rapport sur l'asile provincial des aliénés du Bas-Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1864. Si je constate une diminution dans le nombre des guérisons, et une augmentation dans les dépenses, il ne faut pas l'attribuer à aucune négligence de ma part, mais bien à des circonstances hors de mon contrôle, que vous connaissez bien, que j'ai souvent exposées et qu'il serait inutile de répéter. J'ai l'espoir qu'à la prochaine session de la législature, les conseillers de Son Excellence présenteront quelque mesure pour faire cesser cet état de choses.

Malgré que j'aie construit une nouvelle bâtisse, coûtant \$296.12, dépensé \$84.91 en réparations et améliorations, et pour une forge \$85.31, néanmoins mes dépenses de 1864 sont de \$955.93 moins élevées que celles de 1863.

MALADES EN 1864.

L'état général de la santé a été satisfaisant. Il y avait le 31 décembre 1863, 61 malades à l'asile—31 hommes et 30 femmes. Depuis on en a admis 15, ce qui donne un total de 76 pour toute l'année. Sur ce nombre, il en est mort 4, et il en a été guéri 8 ; il restait par conséquent 64 malades dans l'asile à la fin de l'année 1864, c'est-à-dire 32 hommes et 32 femmes. Il n'y a que deux personnes à l'asile qui paient pension, l'une \$100 et l'autre \$120. Sur les quatre malades décédés, il y avait deux hommes et deux femmes.

No. 96.—Pauvre petit garçon, sourd et muet, âgé de 13 ans, mort d'inflammation des poumons (pneumonie).

No. 106.—Femme épileptique idiote, morte des suites de ses attaques.

No. 95.—Garçon de 14 ans, sourd et muet, épileptique, mort des suites de ses attaques.

No. 77.—Femme de 35 ans, morte de consommation. Guérie d'aliénation trois mois avant sa mort, mais n'ayant pas d'amis pour la secourir, je la gardai jusqu'à son décès.

TRAITEMENT DES MALADES.

Comme on me demande souvent : "quel est le traitement suivi dans l'asile ?" il n'est pas hors de propos d'offrir les remarques suivantes :—

Je suis le traitement recommandé par Connolly, (le meilleur écrivain sur l'aliénation mentale et l'administration des asiles d'aliénés), savoir : La douceur. On me demande souvent : "Docteur, quels remèdes donnez-vous à tel individu ? Le saignez-vous fréquemment, lui appliquez-vous des vésicatoires ?" Je l'ai fait saigner et je lui ai appliqué des vésicatoires deux ou trois fois avant de l'amener ici." Je réponds, "on ne saigne pas, on ne médicamenter pas, on n'applique pas de vésicatoires pour guérir les aliénés ; on les soigne comme les autres individus malades ne les médicamenter qu'au besoin." Une chose est certaine dans les cas de folie—c'est la diminution de la vitalité—je prescrivis donc la meilleure nourriture et les meilleurs liquides possibles, le confort et de bons vêtements à mes malades, comme moyen principal d'obtenir leur guérison.

AMÉLIORATIONS.

J'ai fait clôturer la cour des hommes. Elle est de 80 × 56 pieds. A présent les hommes peuvent sortir plus souvent et ils ne sont pas exposés à salir leurs hardes, car nombre d'entr'eux aiment autant se coucher dans la boue qu'ailleurs.

J'ai fait poser un bure d'aération temporaire à l'asile au moyen d'un tuyau de 12 pouces carrés posé le long du plancher supérieur de la bâtisse ; on y a joint un tuyau perpendiculaire qui passe à travers le toit, surmonté d'un ventilateur en tôle, qui tourne avec le vent. Dans le tuyau principal, sont posées des conduits de dix pouces, qui aboutissent à toutes les chambres et les passages. Les avantages qu'on en retire sont clairement démontrés par l'absence de mauvaises odeurs qui régnaient dans l'asile lorsque dans les mauvais temps il fallait tenir les fenêtres fermées et par la grande quantité d'air vicié qui s'échappe par le ventilateur. J'ai fait construire un hangar à bois adossé à la clôture, d'une longueur de 105 x 11. J'ai installé, à l'une des extrémités, une chambre où l'on met les objets de rebut, et à l'autre une forge, dont le coût a été de \$9.50, et les accessoires de \$75.81. J'ai parmi les hommes à mon service un forgeron, je m'attends donc à effectuer quelques économies. Il y aura toujours de l'ouvrage pour les forgerons et les menuisiers aussi bien que pour les tailleurs et les cordonniers.

J'ai de plus fait construire durant l'année une petite bâtisse en bois de 24 × 15 pieds, et d'une hauteur de 12 pieds. Elle est revêtue de briques et plâtrée à l'intérieur. Le coût en est de \$296.12. Dans le bas se trouvent mon bureau et celui de mon commis, dans le haut le magasin de la matrone et la chambre où travaillent les filles. Cela me donne plus d'espace et me procure une chambre de plus pour les femmes. Je puis, par ce moyen, réunir ensemble les gens que j'emploie en abandonnant au cordonnier et au tailleur la chambre que j'occupais autrefois comme bureau.

BÉTAIL ET AUTRES ANIMAUX.

J'ai élevé un cheval, cinq vaches laitières et une génisse. Durant l'été, le pâturage m'a coûté \$52, mais comme j'ai fait faucher 500 bottes de foin, qui se vendait alors \$8 le cent, le pâturage ne m'a coûté en définitive que \$12 pour l'été. Les vaches ont donné, en 1864, 2687 gallons de lait.

Cochons.—On a tué en 1864 quatre cochons, qui ont donné 1198lbs. de lard, dont le prix était alors de 10 centins la livre. Valeur de mes cochons, \$119.80. Achat de ces animaux \$16, pois pour les engraisser pendant les deux derniers mois \$14.40. Dépense totale, \$30.40. Profit net, \$89.40. J'ai deux autres cochons à l'engrais que je tuerais à la fin de ce mois, et quatre petits qui m'ont coûté \$16 et qui ne me causeront aucune dépense avant le mois de novembre prochain. Je les engraisserai alors avec des pois. En attendant, ils se nourriront des restes de l'établissement.

Poules.—Elles m'ont coûté 17 minots de sarrasin, 3½ minots d'avoine et m'ont donné 87 douzaines d'œufs.

JARDIN.

On peut à peine désigner de ce nom les deux petits morceaux de terrain que j'ai à ma disposition. J'ai dépensé \$17.82 durant l'année, et j'en ai retiré les produits suivants : 25 gallons de fèves, 462 pieds de laitue, 120 bottes d'ognons, 542 carottes, 36 melons, 58 concombres, 20 gallons de tomates, 668 épis de blé-d'inde, 89 pieds de céleri, 1,517 choux, dont quelques-uns pesaient 22 lbs., pesanture moyenne, 12 lbs.

Ce petit jardin m'a rapporté beaucoup. Les choux surtout sont d'une grande valeur. Si la santé générale des malades a été bonne, s'il n'y a pas eu de scorbut, de gale ou d'épi-

démie, je l'attribue en grande partie non-seulement à une bonne ventilation, à de bons vêtements et à des aliments sains, mais aussi à la quantité de légumes que je leur donne à manger.

Le cuisinier à fait avec de la graisse de rebut 2 barils de savon liquide, et le garde-magasin et le cuisinier ensemble ont fabriqué 1,517 lbs. de savon dur, ce qui constitue une économie notable. Les blanchisseuses de l'établissement préfèrent de beaucoup ce savon au meilleur savon anglais.

J'annexe une copie de la lettre circulaire reçue de l'auditeur provincial, avec les réponses qui indiquent les dépenses de l'année. Je pense qu'elles suffiront, comme l'an dernier, à remplacer l'inventaire des biens. Je ne saurais terminer sans exprimer hautement ma satisfaction de la conduite de mes employés, surtout de la matrone et du commis. La matrone remplit tous ses devoirs d'une manière admirable. Vous avez vous-même approuvé la manière dont le commis tenait les livres. Il fait bien son devoir et j'aimerais beaucoup à pouvoir mieux le rémunérer.

Lorsque je le nommai sous la dernière administration, il n'était tenu de balancer ses livres qu'une fois par trimestre, à présent il le fait une fois par mois. Je vous prie donc de recommander à Son Excellence que je sois autorisé à doubler son salaire.

Je remercie sincèrement les membres de la presse qui m'ont visité et tous ceux qui se sont occupés de l'asile et qui ont poussé Son Excellence d'effectuer les améliorations demandées.

Je vous remercie, messieurs, pour la confiance que vous m'avez témoigné ainsi que pour les bons avis et les secours que vous m'avez prodigués dans le cours de l'an passé.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre obéissant serviteur,

HENRY HOWARD,

Surintendant Médical de l'A. P. A.

ETAT des affaires de l'Asile Provincial des Aliénés du Bas-Canada, à St. Jean, pour l'année expirée le 31 décembre 1864.

	ACTIF.	\$ cts.	\$ cts:
Valeur du mobilier, y compris les poêles, tuyaux, couchettes, faïence, batterie de cuisine, etc....		1584 00	
Bétail, provisions, literie, hardes, fourrage, instruments aratoires, outils, effets dans le magasin, etc.....		3655 00	5239 00
	REVENU.		
Reçu du gouvernement :—			
Argent en caisse, 1er janvier 1864.....		91 29	
Mandats.....		10392 56	
Lettre de crédit.....		3500 00	
Bordereau des paiements.....		1320 00	
Reçu des pensionnaires.....		239 00	
Articles vendus.....		84 83	
Divers.....		82 08	15709 76
	DEPENSES.		
Achat de nouvelles bâtisses, meubles, etc.....		601 39	
Loyers, taxes, réparations, assurances.....		624 01	
Salaires, autres que ceux payés aux médecins.....		2822 50	
Salaires et honoraires des médecins.....		1200 00	
Remèdes et régime médical, y compris la bière, le vin et les spiritueux.....		728 43	
Nourriture des malades.....		3687 17	
Vêtements.....		508 51	
Autres dépenses, y compris le fourrage, literie, combustible, luminaire, etc.....		3157 24	
		13329 25	
Dépôts en faveur du receveur-général.....	\$379 85		
Balance en argent.....	222 06		
Balance à la banque de Montréal.....	1,778 60		
		2380 51	15709 76

W. A. MARCHAND, Teneur de livres.

RAPPORT ANNUEL

SUR

L'ASILE PROVINCIAL DES ALIÉNÉS,

TORONTO, 1864.

Aux Inspecteurs des Asiles etc., du Canada.

MESSIEURS,—Conformément aux dispositions de la loi, j'ai l'honneur de soumettre à votre Bureau le rapport suivant sur l'Asile Provincial des Aliénés de Toronto. Cette institution est aujourd'hui dans sa 24^{ème} année d'existence, et je dois remercier le ciel des bénédictions dont il n'a cessé de la combler.

Le 1^{er} janvier 1864, le nombre des malades qui se trouvaient à l'asile principal et à la succursale de l'Université était comme suit :—

	Hommes.	Femmes.	Total.
A l'asile principal	198	182	380
A la succursale de l'Université.....	5	73	78
Total.....	203	255	458
Les admissions en 1864 ont été de	66	70	136
Formant un grand total de...	269	325	594
Les sorties ont été de.....	38	38	76
“ évasions.....	1	0	1
“ décès.....	10	25	35
Transférés à l'asile d'Orillia.....	4	6	10
	53	69	122
Ce qui laissait, au 1 ^{er} janvier 1865.....	216	256	472
Ces 472 malades sont répartis comme suit:			
A l'asile principal	211	185	396
A la succursale de l'Université.....	5	71	76
Total.....	216	256	472

Ainsi, le nombre des malades soignés dans les deux institutions s'est accru de 14 pendant l'année; cette augmentation dépasse de 8 le nombre recommandé par votre Bureau.

Le chiffre total des admissions depuis l'ouverture de l'asile, en 1841, a été de 3,114, savoir :

Hommes mariés (et veufs).....	731	} 1646
Célibataires	915	
Femmes mariées (et veuves).....	950	} 1468
Filles	518	

Total.....3114

	Hommes.	Femmes.	Total.
Total des sorties.....	911	745	1656
“ des décès.	329	285	614
“ des évasions	29	9	38
Transportés à Malden en 1861.....	108	91	199
Placés à l'asile d'Orillia au 1er janvier 1864.....	49	76	125
Transportés “ “ en mai 1864.....	4	6	10
Restant à l'asile principal.....	211	185	396
“ la succursale de l'Université.....	5	71	76
Total.....	1646	1468	3114

L'asile principal et la succursale de l'université sont aujourd'hui encombrés à l'excès. En supposant même que la ventilation fût parfaite, le volume d'air serait insuffisant; mais notre système ventilateur étant très défectueux, ce volume d'air est beaucoup trop faible, et si les fâcheuses conséquences qui en résultent n'ont pas encore attiré l'attention publique, elles n'ont pas échappé aux personnes qui ont été à même de faire une observation attentive. Le vulgaire peut prétendre que l'agglomération des individus dans un espace donné n'est pas préjudiciable à la bonne hygiène, mais un médecin tant soit peu instruit ne saurait admettre cette absurde prétention. Je suis convaincu, pour ma part, que les aliénés, comme les malades encore sains d'esprit, souffrent de cette agglomération qui est on ne peut plus préjudiciable à l'état sanitaire général. A l'appui de cette assertion, je pourrais produire la liste des décès de l'an dernier, mais ma déclaration professionnelle suffira, j'espère, en ce cas. Il est inutile d'avoir recours aux statistiques de l'asile, en telle ou telle année, ou pendant telle ou telle période, pour établir des faits dont le sens commun et une longue observation ne permettent pas de récuser l'évidence. Les statistiques de la mortalité varient à l'infini dans un temps donné et sur un théâtre limité; et ces variations peuvent n'être qu'apparentes quand on veut étudier, sans idée préconçue, les causes qui souvent les produisent. Mais aucun raisonnement, aucun calcul n'établiront que l'air vicié n'est pas préjudiciable à la santé; je dirai plus, à une certaine période cet air devient un poison et peut engendrer des maladies mortelles.

L'an dernier, le nombre des admissions n'a été que de 136. Il était en 1863 de 168; en 1862 de 177, et en 1861 de 204. Cette diminution progressive a deux causes: la première est que sept comtés de l'ouest ont été séparés de l'asile de Toronto au mois d'octobre 1861 et assignés, en même temps, à l'asile de Malden; la seconde est qu'il n'y a plus de place à l'asile de Toronto où les malades sont accumulés au nombre de 58 de plus qu'il y a deux ans.

Avec le peu d'espace que nous avons, je ne sais comment répondre aux nombreuses demandes qui m'arrivent de toutes parts. J'ai si souvent demandé l'agrandissement de l'asile de Toronto et les modifications nécessaires pour mieux classer les malades, que je craindrais de renouveler mes instances à cet égard sous peine d'être taxé moi-même de folie. Il est inutile de répéter les arguments que j'ai insérés dans une multitude de rapports annuels et trimestriels. Je crains toutefois que la patience du public ne finisse par se lasser et qu'on ne soit obligé, par force, de suivre mes recommandations.

Pour répondre aux besoins de notre société, l'asile de Toronto devrait être disposé de façon à pouvoir admettre tous les ans 150 nouveaux malades. Or, pendant l'année qui vient de s'ouvrir nous pourrions à peine trouver des lits pour la moitié de ce nombre. Que deviendront les autres? Il y a les succursales, mais ces institutions telles qu'elles sont organisées ne peuvent recevoir toute espèce de malades; par exemple, ceux qui sont violents,

dangereux ou turbulents et une multitude d'autres. Or, dans l'état actuel des choses, les malades de ces différentes catégories doivent rester à l'asile principal qui en est encombré à l'excès. Mieux aurait valu ne jamais fonder de succursales.

Je suis actuellement très-embarrassé dans le choix des patients que je veux faire transporter à Orillia ou à la succursale de l'Université, et malgré toutes les précautions que j'ai prises, il y a aujourd'hui dans ces deux institutions des malades qui ne devraient pas s'y trouver.

Si on construisait une autre succursale, il serait nécessaire de prendre toutes les précautions de sûreté et tous les moyens de classification, jusqu'à présent trop négligés. Cette opinion est basée sur une longue et patiente observation. Je crois donc qu'il faudrait construire immédiatement les deux ailes de l'asile; ce travail ne pourra être terminé à temps pour répondre aux besoins du public, mais à qui la faute? J'ai toujours dit qu'il faudrait au moins deux ans, peut-être trois. Et durant cette période, le nombre de lits que ces deux ailes pourront contenir, sera devenu insuffisant pour le nombre des malades qui attendront leur admission et dont la moitié, peut-être les trois quarts, deviendront incurables durant cet intervalle.

C'est toujours ainsi qu'on fait de l'économie publique en matière d'assistance, c'est-à-dire qu'on diffère de régler les comptes jusqu'à ce qu'il faille payer les intérêts composés; or, en fait de créanciers exigeants, la folie est le plus terrible. Dans une autre partie de ce rapport on trouvera des chiffres relatifs aux sorties, qui devront convaincre les plus obstinés de l'importance de traiter le mal dès son origine et des résultats fâcheux qu'entraîne la négligence à cet égard.

Sur 191 malades renvoyés depuis trois ans, 136, ou 71 pour cent, n'avaient été fous que pendant trois mois avant leur admission. 28 autres étaient atteints d'aliénation mentale depuis 3 à 6 mois. Ces deux catégories forment ensemble 86 pour cent du nombre des sorties depuis trois ans. Parmi ceux qui étaient fous depuis plus de six mois avant leur admission, on n'en a guéri que 27. Des chiffres qui précèdent résultent deux faits incontestables :

Premièrement.—Admettre un malade atteint de folie chronique, c'est s'engager à le soutenir pendant toute sa vie, quelquefois très longue. *Deuxièmement.*—L'exclusion des cas de folie aiguë, parce que les cas chroniques ont la préférence, rend bientôt les premiers tout-à-fait incurables, et c'est ce qui est démontré dans au moins 86 cas sur 100.

Or, quand des deniers sont affectés à un certain service, il ne faut pas en changer la destination; mais il faut les employer pour le plus grand bien possible, c'est-à-dire que nous devrions toujours être préparés à porter secours aux aliénés dès l'apparition des symptômes de la folie. Il pourrait arriver que certains cas, bien que pris à temps, demeuraient incurables pour d'autres causes que la négligence, mais cela n'empêche pas qu'un prompt traitement assure les meilleures chances de guérison.

On verra dans une autre partie de ce rapport que 75 pour cent du nombre des guérisons dans cet asile depuis le 1er juillet 1853, époque où j'en ai pris la direction, ont été effectuées après moins d'un an de traitement, savoir : environ 26½ p. c. moins de 3 mois; 23½ moins de 6 mois; 16½ moins de 9 mois, et 8½ moins de 12 mois. Ces malades renvoyés ont laissé à ma disposition 644 lits. Dans les cas depuis longtemps chroniques, la mort a rendu vacant un nombre à peu près égal de lits. Mais si nous ne pouvons plus admettre aucun malade récemment atteint de folie, nous aurons bientôt un hospice d'incurables, et la mort seule pourra créer des places vacantes.

Tant que nous n'aurons pas plus d'espace, on ne devrait admettre dans cet asile aucun cas de folie chronique.

Des personnes qui ont visité cet asile, pensent que la folie a dû considérablement augmenter, car elles se rappellent l'époque où il n'y avait que peu ou point de fous en Canada. J'ai aussi entendu dire à quelques visiteurs européens, que la folie est beaucoup plus commune en Amérique qu'en Europe. Ces personnes sont évidemment mal renseignées et plusieurs d'entre elles n'ayant jamais visité un asile, elles croient, en voyant 400 aliénés réunis sous le même toit, que la maladie atteint ici des proportions très considérables. Mais elles ne savent pas mieux ce qui existe dans leur patrie qu'ici; et lorsqu'on leur expose des faits et des chiffres elles sont tout étonnées d'apprendre qu'un pareil état de choses existait à leur insu.

Le tableau suivant indiquant les nationalités de près de 1000 malades admis dans cet asile depuis six ans, pourra servir à corriger leurs impressions à cet égard :

NATIONALITÉS de 995 malades admis durant la période de six ans, depuis 1859 jusqu'à 1864 (inclusivement).

	Irlande.	Canada.	Ecosse.	Angleterre.	Etats-Unis.	Nationalités diverses.	Total.
1859	51	23	21	16	9	5	125
1860	64	38	34	32	9	8	185
1861	79	55	24	25	11	10	204
1862	56	61	24	29	2	5	177
1863	53	54	22	24	6	9	168
1864	50	35	24	17	6	4	136
	353	266	149	143	43	41	995
pour cent..	35 49	26 73	14 97	14 37	4 32	4 12	en 995
do do ..	13 70	64 70	7 07	8 18	.....	.....	en 1.396.091

Les deux dernières lignes de ce tableau indiquent la proportion des quatre principales nationalités dans la population de la province qui, d'après le recensement de 1860-61, était de 1,396,091.

Les chiffres suivants représentent les populations des diverses origines:—

Irlandais	191,231
Anglais	114,290
Ecossais	98,792
	<hr/>
Canadiens	404,313
	<hr/>
	902,879
	<hr/>
	1,307,192
Nationalité diverses	88,899
	<hr/>
Total	1,396,091

Ainsi les trois nationalités irlandaise, anglaise et écossaise, qui représentent une population de 404,313, ont envoyé depuis six ans à l'asile 645 malades, tandis que les Canadiens, dont le nombre s'élève à 902,879, n'en ont envoyé que 266 ; c'est-à-dire, qu'une partie de la population égale à 29 pour cent de la population, a fourni 67 pour cent du nombre des malades reçus à l'asile ; tandis que la population canadienne égale à 65 pour cent de la population du Canada, n'a fourni que 27 pour cent du même nombre de malades. Si les Canadiens nous envoyaient des malades dans les mêmes proportions que les Irlandais, Anglais et Ecossais réunis, ils en auraient fourni aujourd'hui 1141 au lieu de 266. Il faut considérer toutefois que la population d'origine étrangère se compose presque entièrement d'adultes tandis que la population canadienne comprend les enfants, qui forment 40 pour cent de notre population ; mais, en tenant compte de ce fait, le chiffre 1141 deviendrait 865, c'est-à-dire que le nombre des malades qui nous sont envoyés par les nationalités irlandaise, anglaise et écossaise réunies, est dans la proportion de dix à trois au nombre envoyé par les Canadiens.

La disproportion est encore bien plus grande si on établit une comparaison entre les Canadiens et les Irlandais. Le nombre des Irlandais est à celui des Canadiens comme quatre est à un.

Selon moi, la folie ne se manifeste pas avant l'âge de 15 ans ; il n'y a dans l'asile qu'un malade au-dessous de cet âge.

Les chiffres précédents suffiront, j'espère, à démontrer l'erreur des personnes qui prétendent que la folie est plus commune au Canada qu'en Angleterre.

Un des faits les plus importants dans les statistiques de la folie est la détermination de l'âge auquel son apparition est le plus fréquente.

Les registres des différents asiles indiquent tous le même époque de la vie humaine sous ce rapport.

AGES DE 304 PATIENTS ADMIS EN 1863 ET 1864.

	Au-dessous de 20 ans.	20 à 30.	30 à 40.	Au-dessus de 40.	Total.
1863.....	9	51	66	42	168
1864.....	10	40	43	43	136
	<u>19</u>	<u>91</u>	<u>109</u>	<u>85</u>	<u>304</u>

Sur 304 malades admis pendant les deux années sus-mentionnées, 200 sont compris entre les âges de 20 et 40 ans. La période de 30 à 40 ans semble offrir le plus grand nombre de cas, et les chiffres suivants prouvent encore mieux que ce fait est bien exact. D'après le dernier recensement, il y a dans le Haut-Canada 246,548 habitants entre les âges de 20 à 30 ans, et 153,187 entre ceux de 30 et 40. Or, cette dernière catégorie a fourni 109 cas de folie, tandis que la première qui est plus nombreuse n'en donne que 91; si la période de 20 à 30 ans avait fourni une même proportion d'aliénés que celle de 30 à 40, elle aurait produit 170 cas au lieu de 91; elle est donc moins productive en folie, sur un nombre égal d'individus, dans la proportion de 87½ pour 100.

Etat civil de 136 malades admis en 1864 :

	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Mariés (ou veufs)	30	51	81
Célibataires	36	19	55
	<u>66</u>	<u>70</u>	<u>136</u>

Etat civil de 3114 malades admis depuis l'ouverture de l'asile en 1841 :

	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Mariés (ou veufs)	731	950	1681
Célibataires	915	518	1433
	<u>1646</u>	<u>1468</u>	<u>3114</u>

Dans les premières années qui suivirent l'établissement de l'asile, les femmes ne nous étaient pas envoyées en aussi grand nombre qu'aujourd'hui; cela explique pourquoi le nombre des hommes est plus considérable que celui des femmes dans les tableaux précédents. Il ne faudrait pas en conclure que la folie est moins commune chez les femmes que chez les hommes, car, depuis 11 ans et demi, le nombre d'admission des premières excède de 6 pour cent celui des seconds.

Dans plusieurs rapports précédents, j'ai attiré l'attention du bureau sur les disparités apparentes des chiffres indiquant l'état civil des malades. J'ai signalé entre autres l'excès du nombre des célibataires sur celui des hommes mariés, et le fait contraire pour les femmes mariées et les filles. En consultant les tableaux du recensement, on trouve qu'entre 30 et 40 ans, période la plus productive en folie, la population de la province se divise comme suit :

	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Mariés	113,653	133,544	247,197
Célibataires	144,011	58,254	202,265
	<u>257,664</u>	<u>191,798</u>	<u>449,462</u>

Or, l'état civil des 3114 malades, admis à l'asile donne les chiffres suivants :—

	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Mariés	731	950	1681
Célibataires	915	518	1433
	<u>1646</u>	<u>1468</u>	<u>3114</u>

On voit par ces chiffres que la disproportion entre les hommes mariés et les célibataires n'est pas très-considérable, elle est même en faveur de ces derniers, car, au même taux que les gens mariés, ils auraient dû fournir 931 malades. Le nombre des femmes mariées est beaucoup plus considérable que celui des hommes, car, en gardant toujours les proportions, elles n'auraient dû fournir que 860 malades au lieu de 950. Les filles sont aussi en plus grand nombre que les célibataires, car, proportions gardées, elles auraient dû fournir 363 malades au lieu de 518.

Le fait statistique qui vient ensuite par ordre d'importance a trait à la croyance religieuse des malades. Voici une classification des malades sous ce rapport :—

Eglise anglicane.	Cath. rom.	Presbytériens.	Méthodistes.	Croy. divers.	
503	334	287	142	116	Antér. au 1er juil. '53. 1382
474	412	422	271	153	Depuis le do '53... 1732
977	746	709	413	269	
31.37	23.96	22.77	13.26	8.64	Pour cent sur..... 3114

D'après le dernier recensement, la population était divisée comme suit, sous le rapport des dénominations religieuses :

Eglise anglicane.	Cath. romaine.	Presbytériens.	Méthodistes.	Croyances diverses.	Total.
311565	258141	303384	341569	181432	1396091
Les chiffres précédents représentent les proportions ci-dessous de la population provinciale :					
22 30	18 49	21 73	24 48	13 00	.....
Et le nombre des malades de chaque dénomination est représenté comme suit :					
31 37	23 96	22 77	13 26	8 64	.....

Je crois que l'église anglicane est représentée par un chiffre trop élevé, car, dans les registres des premières années de l'asile, je trouve inscrits comme anglicans beaucoup d'individus dont le nom trahit une origine écossaise et qui devaient, selon toutes probabilités, être presbytériens. La même erreur probable a aussi eu lieu en ce qui concerne les presbytériens irlandais. La proportion des anglicans est évidemment trop forte et celle des presbytériens trop faible, si j'en juge par les chiffres indiqués depuis que je dirige l'asile. Sur 1732 malades admis par moi depuis 11 ans et demi, les dénominations religieuses se divisent comme suit :

Eglise anglicane.	Cath. romaine.	Presbytériens.	Méthodistes.	Croyances diverses.	Total.
474	412	422	271	153	1732
27 36	23 79	24 37	15 65	8 83	.....

En prenant les chiffres du recensement de 1860-61 et les divisant par les chiffres qui forment le nombre total des aliénés, 1732, on obtient le tableau suivant pour les 11 ans et demi en question :

Eglise catholique romaine	1 aliéné sur	626 individus.
Eglise anglicane	1 "	657 "
Presbytériens	1 "	719 "
Méthodistes	1 "	1260 "
Croyances diverses	1 "	1185 "
16	117	

Ou en d'autres termes :—

Eglise catholique romaine, 1 aliéné par année sur.....	7219	individus.
Eglise anglicane	1	7555 “
Presbytériens	1	8219 “
Méthodistes	1	14490 “
Croyances diverses	1	13627 “

Sur les 3114 aliénés admis à l'asile :—

Restent à Toronto	472
“ Malden	171
“ Orillia	119
Total.....	762
Décédés à Toronto.....	600
“ Malden.....	35
“ Orillia	15
Total des décès.....	650
Sortis de Toronto	1651
“ Malden	4
“ Orillia	7
Total des sorties.....	1662
Evasions de Toronto.....	38
“ Malden	2
Total des évasions	40
Grand total.....	3114

Classification religieuse des aliénés qui restent à Toronto, Malden et Orillia :—

	Eglise anglicane.	Cath. romaine.	Presbytérien.	Méthodistes.	Croyances diverses.	Total.
Toronto.....	137	130	98	61	46	472
Malden.....	42	65	31	15	18	171
Orillia.....	33	38	22	14	12	119
Total.....	212	233	151	90	76	762
Proportion restant sur les admissions.	21 69	31 23	21 30	21 79	28 53	

La proportion des malades qui restent à l'asile dans les différentes catégories indique assez bien celles des incurables. On verra par le tableau suivant que la proportion des décès est presque la même dans les différentes dénominations :

	Eglise anglicane.	Cath. romaine.	Presbytérien.	Méthodistes.	Croyances diverses.	Total.
Décès	205	155	142	86	62	650
Admissions.....	977	746	709	413	269	3114
Proportions des entrées.....	20 98	20 77	20 17	20 82	23 00	
Proportions des sorties.....	57 33	48 00	57 39	57 39	43 75	y comprises les évasions.

La presque égalité du nombre des décès dans les différentes catégories est un fait frappant, et l'observation faite pendant 24 ans doit conduire à un principe général à cet égard. Je dois dire ici que le titre "Croyances diverses," comprend les malades dont la croyance religieuse n'était pas indiquée dans les certificats des médecins et n'a pu être déterminée plus tard. Il comprend aussi quelques individus qui se sont donnés comme "n'ayant point de religion," ou n'ayant "aucune religion particulière," et enfin un ou deux "infidèles."

Un examen des chiffres précédents relatifs à la *nationalité, l'état civil* et la *dénomination religieuse* des malades, conduit à des conclusions importantes.

Il me semble évident que si nous avons un si grand nombre de fous dans le Haut-Canada, cela est dû en partie à l'immigration; nous importons des aliénés comme tant d'autres choses. Les deux tiers des malades internés à l'asile viennent du Royaume-Uni, et l'autre tiers est fourni par le Canada et les Etats-Unis. Les habitants des Iles Britanniques ont grand tort de dire si haut que les Canadiens sont plus sujets à la folie que d'autres peuples, puisqu'ils ne fournissent qu'environ 29 pour cent du nombre des malades de l'asile. Les Irlandais nous envoient plus de fous que toute autre nationalité; cela est dû à la condition sociale misérable où se trouvent un grand nombre d'entre eux, et aux vices que la paresse et la négligence leur font contracter.

Je n'ajouterai rien à ce que j'ai dit sur l'état civil des malades. On a, je crois, trop exagéré l'importance de cet élément comme cause de folie.

Je puis dire la même chose de la dénomination religieuse. On croit généralement que les catholiques romains fournissent moins d'aliénés que les autres dénominations religieuses. Les statistiques du Haut-Canada prouvent tout le contraire, ce sont eux qui en fournissent le plus. Après eux viennent les anglicans, puis les presbytériens, puis toutes les autres sectes, et, chose étrange, les méthodistes sont ceux qui nous envoient le moins de malades.

Je ne doute pas que tout le monde, sauf les méthodistes, n'admette que la religion n'affecte en rien l'aliénation mentale. Mais, en face des chiffres précédents, les méthodistes peuvent prétendre que leur religion la prévient.

C'est ce que je disais dans mon rapport de 1861 :

"Pour être juste il faudrait consigner non-seulement les cas de folie produits par l'exaltation religieuse, mais ceux qu'une religion bien entendue a pu empêcher. La folie provient quelquefois de cette cause; mais a-t-on jamais tenu note des cas de folie qui la religion a pu prévenir?"

Il paraît que ces lignes ont été interprétées de différentes manières. Ceux qui ont pensé que j'approuvais l'exaltation religieuse ne m'ont pas compris. J'avais dit précédemment que, d'accord avec tous les médecins des asiles, je n'en voyais le développement qu'avec une certaine crainte, et je le redouterai toujours. Nous redoutons ainsi les orages accompagnés de tonnerre : pourtant le tonnerre fait plus de bien que de mal, et il laisse l'atmosphère plus pur. Mais à part cela, parlons du méthodisme : il n'a pas ces inconvénients des autres religions, et nous y trouverons quelque chose de bien important sur le sujet qui nous occupe : la folie.

Les méthodistes du Haut-Canada sont en général tempérants, soigneux, prudents et d'une intelligence ordinaire, et ils tiennent beaucoup à leur réputation. Il est bien rare d'en voir quelqu'un comparaître devant le magistrat. Qui les a vus aller aux courses de

chevaux, aux exécutions publiques, ou à quelque spectacle public démoralisateur ? Qui les a entendus se chicaner, ou les a vus se battre dans les auberges ou dans les rues ? Ils forment un quart de notre population, et cependant ils ne constituent pas un dixième des détenus du pénitencier provincial. Suivez-les dans leurs relations sociales, civiles et domestiques, et vous verrez qu'en toutes choses ils poussent plus loin que les autres l'esprit de conservation, conservation de l'esprit et du corps, ce qui fait qu'ils sont beaucoup moins exposés à tomber dans la folie. Les causes la plus ordinaire de la folie chez eux est due à leur exaltation religieuse. Mais soyons de bon compte, et donnons-leur ce qu'ils méritent. Je conclus d'après les chiffres précédents que la religion en soi, comme tout autre agent purement mental, cause rarement, sinon jamais la folie ; et je suis convaincu que tout le travail et le temps précieux qui ont été dévoués à la recherche et à l'étude de ces causes de folie, sont travail et temps perdus. Des chiffres qui ne sont point appuyés sur des faits, sont une monnaie dont les sots se servent pour leur profit. Jamais ils ne conduisent à de bons résultats ; au contraire. Tant que nous les livrerons au public qui se laisse ainsi induire en erreur, nous ne ferons rien que déposer des futilités sur la tombe de la vérité.

Si les médecins des asiles donnaient aux soins de leurs patients, à l'administration de leurs institutions ou à l'étude de leur profession, et des moyens de conserver la vigueur de leurs corps tout le temps qu'ils dévouent à l'accumulation servile et annuelle des chiffres, que personne à peine ne lit ou ne comprend, et d'où l'on ne peut tirer aucune conclusion pratique de quelque utilité, ils se rendraient un grand service à eux-mêmes et à leurs patients. Mais c'est là un bien qu'il est inutile d'espérer tant qu'il y aura des blagueurs, tant que l'on voudra bien accepter des rêves au lieu de la réalité et des chiffres au lieu des faits.

Le Dr. Jamieson, de l'Asile Royal des aliénés d'Aberdeen, dit avec une grande vérité dans son rapport pour 1863, que les statistiques des asiles britanniques constituent "une masse de registres, rapports et tableaux inutiles, nuisant aux progrès de la thérapeutique mentale, favorisant plutôt l'emploi de commis qu'un traitement médical éclairé, surtout dans les asiles consacrés aux pauvres des grands districts." Il conclut ainsi son rapport, avec modestie, mais avec sens :—"on croit" (du moins ceux qui comprennent le sujet) "que le bureau des commissaires rendrait service aux aliénés et à leurs gardiens, s'il diminuait le nombre de ces volumes dispendieux et comparativement sans importance."

Tous les malheureux gardiens des asiles font des vœux pour que les conseils du Dr. Jamieson soient écoutés, et les patients qui sont sous leurs soins et leurs amis pourraient seconder leurs vœux. La thérapeutique mentale rencontre assez d'obstacles ailleurs, sans ceux dont se plaint le Dr. Jamieson.

J'ai, avec la meilleure foi du monde, examiné les causes prétendues de la folie chez les patients qui sont entrés en 1864 ; mais, en réalité, je ne puis assurer avoir sérieusement fait ce travail, tous mes efforts pour réduire cette infinité de causes prétendues à un nombre raisonnable, ne pouvant rien débrouiller de cette masse incongrue et insignifiante : insignifiante au-delà de toute expression sous le rapport du progrès de la thérapeutique médicale, et insignifiante aussi sous tous les autres rapports, à l'exception d'un seul, c'est qu'elle suscite au compilateur un travail pénible et dégoûtant. Comme preuve de ce que je dis, je vais donner telles que décrites dans le registre, d'après les certificats des médecins, les causes prétendues de la folie dans les 40 premiers cas :

1, impressions religieuses. 2, désir de parvenir. 3, jalousie. 4, plusieurs attaques d'érysypèle. 5, onanisme. 6, inconnue. 7, rien. 8, masturbation. 9, inconnue. 10, jalousie. 11, religion. 12, inconnue. 13, affaires d'argent. 14, épilepsie. 15, on ne peut dire. 16, perte de bien. 17, inconnue. 18, maladie du cerveau. 19, mort subite d'un mari. 20, intempérance. 21, on ne sait pas. 22, grossesse, (pas enceinte—J. W.) 23, rien. 24, on ne sait pas. 25, rien. 26, inquiétude, (paralyse générale—J. W.) 27, mort subite d'un mari. 28, inconnue. 29, inconnue. 30, inconnue. 31, inconnue. 32, excès de boisson. 33, coup sur la tête, (rétabli depuis—J. W.) 34, inconnue. 35, couches. 36, mauvais traitement de la part du mari. 37, air infecté. 38, inconnue. 39, mélancolie religieuse—(!) 40, intempérance. Et les cas suivants qui sont choisis entre tous :—1, affaissement moral. 2, faiblesse de l'intelligence. 3, amour déçu, (mais pas amoureux !) 4, passion (mais non passionné !) 5, ambition et orgueil.

Maintenant, si quelqu'un veut bien me démontrer le bien matériel qui peut résulter de cette classification et de ce tableau des prétendues causes de la folie, je veux de tout mon

cœur me livrer à ce genre de travail ; mais je vous avoue sincèrement qu'il m'est impossible de voir en quoi cela peut servir au progrès de la science de la thérapeutique médicale, ou en quoi que ce soit aux aliénés. Quant à certaines causes, comme l'épilepsie, l'intempérance, les coups sur la tête et la grossesse, personne n'en doute ; mais quel profit la thérapeutique ou la prophylactique peuvent retirer de ces tableaux où se trouve une masse de futilités aussi insignifiantes, aussi nuisibles, aussi trompeuses qu'il est possible de concevoir ? J'écris trop vite, j'ai beaucoup de respect pour les inscriptions : "Inconnue," "pas connue," "on ne peut dire"—et même pour l'unique : "faiblesse d'esprit." Les trois premières ne peuvent pas nous induire en erreur ; la quatrième renferme l'aliénation à peu près complètement.

Mais qu'allons-nous dire des "impressions religieuses," du "désir de parvenir," de "la jalousie," de la "religion," des "affaires d'argent," "perte de propriété," de la "grossesse," surtout quand elle n'existe pas, et de "l'inquiétude," de la "mélancolie religieuse," etc., etc ?

En vérité, quelques-unes, sinon toutes ces causes, ressemblent elles-mêmes tellement à la folie que si ce n'eût été pour l'honneur de la paternité, il eût autant valu ne pas les mentionner.

Il est important, cependant, de connaître quelques-unes de ces causes prétendues de folie, car elles font partie de l'histoire ou du caractère de la maladie, et je remercie ceux qui nous les ont fait connaître ; mais j'avoue qu'il m'est tout à fait impossible de m'en servir soit pour jeter plus de lumières sur les statistiques, soit pour compiler des tableaux plus parfaits sur la curabilité ou l'incurabilité, la vitalité ou la mortalité. Ayons la charité de n'en rien dire.

La durée de la folie telle que mentionnée dans les certificats est fort problématique. On trouve fréquemment des sujets dont la maladie ne date, disent ces certificats, que de quelques semaines, ou même que de quelques jours, et qui, de fait, sont des malades atteints de folie récurrente et souvent de paroxysmes, que les parents étaient fatigués de voir dans leur maison, mais qu'ils pourraient tout aussi bien garder à domicile pour la chance qu'il y a de les guérir. Souvent même les parents ne s'aperçoivent point des commencements de la folie, où s'ils s'en aperçoivent ils n'y croient qu'avec peine. Ils n'admettent la folie que lorsqu'elle s'est tout à fait manifestée. J'ai vu des cas de folie qui existaient depuis des mois et même des années, et que l'on disait tout récents. Et c'est ce qui arrive ordinairement dans les cas de paralysie générale. On reconnaît rarement les premiers symptômes de cette maladie ; les médecins même ne les distinguent pas toujours ; et c'est un fait bien établi que la plupart des hommes de l'art n'entendent rien du tout à cette maladie, bien qu'il n'y ait que les plus intelligents qui avouent ce fait.

Les admissions en 1864 pourraient assez approximativement établir la durée de la folie, si l'on pouvait s'en rapporter à des chiffres que j'estime très douteux.

Voici depuis combien de temps la folie durait, d'après les certificats :

3 mois et moins.....	72
3 à 12 mois	28
1 an et plus	21
Inconnu (peut-être tous à l'état chronique).....	15
Total.....	136

Le nombre des ré-admissions en 1864 ont été de 22, savoir :—

2me admission	15
3me do	2
4me do	3
7me do	2
Total.....	22

Dans les 22 ré-admissions ci-dessus, le temps qui s'est écoulé entre la sortie et la ré-admission a été comme suit :

1	.....	9 jours.
1	.....	21 "
1	.....	4 mois 22 "
1	.....	5 " 23 "
1	.....	6 " 26 "
1	.....	7 " "
1	.....	9 " 24 "
2	.....	entre 1 et 2 ans.
6	.....	" 2 " 3 "
1	.....	" 4 " 5 "
1	.....	" 5 " 6 "
1	.....	" 6 " 7 "
2	.....	" 9 " 10 "
1	.....	" 10 " 11 "
1	.....	" 12 " 13 "

—
22

Le malade dont il est question dans le tableau ci-dessus, et qui n'était sorti que depuis 9 jours, avait été renvoyé avec mon consentement, après une longue convalescence, et dans un état de santé qui semblait parfait. Il s'en retourna chez lui avec les meilleures résolutions, et après m'avoir bien promis d'être bon garçon et de bien suivre mes conseils. Il remplit ses promesses en partie, jusqu'à plus de la moitié de son chemin, et deux jours après il avait tout oublié. Le résultat fut que 9 jours après on me l'amena furieux, tapageur et maniaque, au lieu de pieux, prudent et sage qu'il était à son départ. Le second cas est celui d'un malade revenu à l'hospice après un court espace de temps; ce malade était sorti pour la 4ème fois, et je pense bien qu'il ne sortira pas la 5ème, car ses amis voient maintenant qu'il n'y a plus d'espoir. Ce malade agit et converse comme une personne raisonnable, tant qu'il est dans l'asile, à peine est-il chez lui quelques jours, qu'il retombe dans la folie.

Les autres cas ne demandent pas de remarques spéciales.

Il y a eu 76 sorties en 1864, et un homme a réussi à s'évader. L'on n'a pu suivre sa trace au-delà du mur qu'il escalada.

Il est sorti autant de femmes que d'hommes, 38 de chaque sexe, classés comme suit :—

SORTIES EN 1864.

	Hommes.	Femmes.	Total.
Guéris.....	31	32	63
Soulagés	5	5	10
Non soulagés.....	2	1	3
	38	38	76

Parmi les patients soulagés qui sont sortis, un homme est resté dans l'asile douze ans et quatre mois. Quand je le vis pour la première fois, son état était des plus pitoyables. Il avait peur de tous ceux qui l'approchaient, et il s'écoula cinq ans avant que je pusse le déterminer à me donner la main. C'est en le traitant longtemps avec douceur qu'on est parvenu à faire de cet homme un être nouveau et heureux. Il devint confiant, affectionné et très-raisonnable dans les intervalles qui s'écoulaient entre ses accès. Mais dans ses accès, qui devenaient cependant de plus en plus éloignés et de plus en plus courts et modérés, il manifestait toujours sa première défiance. Il lisait extraordinairement. Sitôt que l'état de son esprit commença à s'améliorer il garda le lit, et j'attribue principalement à cette habitude non seulement sa guérison, mais aussi la prolongation de sa vie. La température toujours égale où il tenait son corps, secondée par la diète et l'usage constant du vin, soutenaient le principe vital. On découvrit que ses poumons étaient tuberculeux depuis une époque reculée, et il a eu plusieurs attaques d'hémoptysie. Ses amis croyant enfin que sa fin approchait, l'emmenèrent chez lui, et il avait parfaitement sa raison. Je pourrais le

classer parmi les guéris, si ce n'était de cette tendance à des accès périodiques qui existe encore, je crois.

Un second cas de guérison est celui d'une femme lypémanique, qui n'a été renfermée que quatre mois et dix-huit jours, et s'est complètement rétablie chez elle, comme je l'ai appris. Je n'aurais pas trop eu d'espoir dans sa guérison si elle était restée à l'asile. Nous sommes parfois grandement embarrassés dans ces cas, et nous ne savons pas dire. Si le patient empire quand il est chez lui, ses amis ne manquent pas de se plaindre de notre stupidité; s'il devient mieux, on n'en entend plus parler, les amis ne se donnent pas une fois sur cinq la peine de nous informer de l'amélioration de l'état du patient, bien que nous nous soyons donné mille peines pour lui procurer ce soulagement, et nous serions heureux d'obtenir même les plus petits renseignements pour des raisons de profession et d'humanité. Voilà ce qui arrive: mais telle est la nature humaine!

Deux femmes, dont l'état s'était amélioré, ont été renvoyées plus tôt qu'elles ne l'auraient été parce qu'elles étaient sur le point d'accoucher; l'une d'elles nous est revenue depuis, et nous espérons qu'elle n'est pas enceinte cette fois.

Les autres patients soulagés sont sortis emmenés par des amis, et, en général, avec ma permission, et tous étaient dans une condition qui permettait d'espérer qu'ils seraient bien traitables à la maison.

Parmi les individus dont l'état ne s'est pas amélioré, il y a un homme de 50 ans, en proie à une impitoyable folie; sa femme le fit sortir trois mois et vingt jours après sa première admission, et malgré tous les avis. La raison qu'elle alléguait pour le faire sortir était qu'il ne reviendrait probablement jamais bien. C'est là une erreur dans laquelle tombent souvent les amis des aliénés (et qui, je regrette de le dire, est souvent le résultat des promesses d'un prompt rétablissement que leur font les médecins en notre nom) que de croire que la maladie doit disparaître sitôt que le patient est entré dans l'asile. On comprend facilement quel doit être le désappointement de ces personnes quand elles s'aperçoivent que loin de s'améliorer l'état du patient empire toujours. Elles raisonnent comme la masse des gens: *post hoc, propter hoc*. L'état des patients a empiré après leur entrée dans l'asile, donc il a empiré à cause de leur entrée. Si les médecins qui font en notre nom de magnifiques promesses aux amis des aliénés, et nous communiquent gratuitement leurs pronostics, nous donnaient en même temps des diagnostics exacts, ils nous rendraient un grand service, et dissiperait l'obscurité qui nous enveloppe.

Fort désappointée, la femme de l'aliéné dont j'ai parlé toute à l'heure, s'aperçut bientôt qu'elle avait imprudemment agi en ramenant chez elle son mari, et elle fut bientôt forcée de le faire enfermer dans la prison de comté, d'où il a été, comme de raison, envoyé à l'asile, où il demeurera sans doute jusqu'à ce que la mort, seul médecin capable de le délivrer de sa maladie, arrive. Les deux autres patients dont l'état ne s'est pas amélioré ont été emmenés à leur demeure pour mourir: l'un était une jeune femme rendue aux dernières phases de la consommation; l'autre un homme au milieu de l'âge, à la troisième phase de la paralysie générale.

L'âge des 63 patients guéris varie de 20 ans à 60 et au-dessus, savoir:—

Au-dessous de 20.....	5
20 @ 30.....	18
30 @ 40.....	18
40 @ 50.....	9
50 @ 60.....	9
Au-dessus de 60.....	4
Total.....	63

Les âges de ceux dont l'état s'est amélioré, sont comme suit:—

20 @ 30.....	3
30 @ 40.....	1
40 @ 50.....	3
50 @ 60.....	3
Total.....	10

Les âges de ceux dont l'état ne s'est pas amélioré sont :—

Au-dessous de 20.....	1
“ 45.....	1
“ 50.....	1
Total.....	3

En 1863, le nombre de ceux qui sont sortis était de 85, dont 36 hommes et 49 femmes. Et pour les deux années voici les chiffres que nous trouvons :—

En 1863 et 1864.	Hommes.	Femmes.	Total.
1863.....	36	49	85
1864.....	38	38	76
	74	87	161

Les admissions en 1863 et 1864 sont :—

Hommes.....	137
Femmes.....	167
Total.....	304

Les sorties pour les deux années ont été, par rapport aux entrées, dans les proportions suivantes :

Pour les hommes.....	74 à 137, ou 54 pour cent.
Femmes.....	87 à 167, ou 53½ pour cent.
En 1863, les patients dont l'état s'est amélioré ont été de.....	8
“ “ ne s'est pas amélioré.....	3
“ “ guéris.....	74
Total.....	85

Le nombre total de ceux qui ont été guéris en 1863 et 1864, est de 137, contre 304 entrées, ou égal à 4½ pour cent. A ceux-ci on peut encore ajouter la moitié de ceux dont l'état s'était amélioré, qui sont devenus parfaitement bien dans leurs foyers, et que l'on a renvoyé dans cet espoir. Je crois que c'était une démarche tout-à-fait utile et une partie importante du traitement médical tout aussi bonne que si l'on eût envoyé le patient faire une promenade, et avec beaucoup plus d'avantage encore. Dans une partie précédente de ce rapport, j'ai attiré l'attention sur le fait que 86 pour cent de nos aliénés sortis durant les trois dernières années, étaient des aliénés dont la folie, d'après les certificats, n'avait duré que six mois, et 71 pour cent dont la folie n'avait duré qu'environ trois mois; d'où l'on voit que parmi les patients ré-admis, dont la folie a duré plus de six mois, seulement 14 pour cent laissent l'asile, et encore un bon nombre de ces derniers sont-ils classés parmi les soulagés et ceux qui ne le sont pas. En supposant que les asiles fussent suffisamment vastes, je doute encore que l'on pût, au moyen d'une loi, empêcher la coutume pernicieuse que les amis des aliénés ont de garder ces derniers à leur maison. Mais si on le pouvait, quel bonheur ce serait pour le pauvre aliéné ! Dans les compte-rendus que nous lisons des “ *cas épouvantables* ” dans les papiers anglais ou autres, nous n'entendons jamais parler de l'intervention légale, si ce n'est quand l'aliénation dure depuis longtemps ; et, cependant, combien il serait plus sage et plus humain pour les officiers de la loi d'intervenir pour sauver une foule d'infortunés plutôt que de se glorifier d'avoir fait pour un petit nombre, et trop tard, ce qu'ils auraient pu faire à temps ? L'humanité est aussi sage en cette affaire qu'en bien d'autres : et nous ne croyons pas qu'il soit possible de lui inculquer le sens commun à l'égard de cette branche de science sociale, pas plus qu'à l'égard des autres. Un médecin qui ordonnerait de transporter à l'hôpital un malade qui se meurt de la petite vérole parce que le hasard l'aura peut-être placé sur son chemin, et qui, d'un autre côté, négligerait de vacciner, serait aussi utile, aussi digne de louanges que ceux qui publient les “ *cas épouvantables* ” d'aliénation, et qui ne s'occupent jamais des autres sujets qui s'y rattachent.

On adm et chaque année un nombre considérable de patients auxquels on avait promis le logement des mois et souvent une année auparavant ; mais un mieux que les médecins ou les amis du patient prennent pour une guérison, ou plus souvent la tendresse malentendue des mères, des sœurs ou des autres parents, ou l'intervention des voisins trop officieux qui approuvent tout, ont été cause que ces pauvres malades ont été gardés à la maison jusqu'à ce que leur aliénation fût tout-à-fait constatée, et ont finalement été envoyés à l'asile, non pas tant pour les raisons qu'ils peuvent y trouver des soulagements, que parce que leurs familles veulent se débarrasser du trouble de les soigner, après avoir fait, disent-elles ordinairement, *tout ce qu'elles ont pu*, et de fait, *ce qu'elles ont pu faire de plus mal*.

Le tableau qui suit indique le nombre relatif des sorties depuis le 1er juillet 1853 au 1er janvier 1865, suivant la durée du traitement.

	Au-dessous de 3 mois.	3 à 6 mois.	6 à 9 mois.	9 à 12 mois.	1 an à 2.	Au-dessus de 2 ans.	Total.
	225	204	143	72	138	79	861
Pour cent de 861.....	26.13	23.69	16.61	8.37	16.03		

Les produits des quatre premières colonnes, finissant à 12 mois, équivalent à 74.80 pour cent pour le tout. On verra que ces chiffres ne sont pas aussi satisfaisants que ceux des deux dernières années de la période (1863-'64), où il y a 86 par cent de sorties dans les deux premières colonnes. Notre système de traitement a-t-il été amélioré dernièrement ? ou les patients que nous avons soignés en dernier lieu ont-ils mieux résisté à notre traitement ? ou avons-nous dépensé plus de vin et de bière que dans les premières années ? Voilà des questions auxquelles vous me pardonnerez de ne pas répondre. Cependant, votre Bureau sait parfaitement que nous consommons aujourd'hui une grande quantité de vin et de bière ; et je crois qu'il est sage de continuer ainsi à toute vapeur, tant que l'asile sera encombré comme il l'est, car les patients qui ne sortiront pas d'ici à 12 mois, courent un grand risque de ne jamais en sortir.

Le nombre des décès en 1864 a été beaucoup plus considérable qu'en 1863, c'est-à-dire de 35 contre 25, ce qui fait une augmentation de 40 pour cent sur à peu près le même nombre de malades sous traitement, savoir : 582 en 1863, et 594 en 1864. L'excédant des malades sous traitement en 1864 a été, suivant moi, plus que compensé sous le rapport de la mortalité par le moindre nombre d'admissions en 1864, comparativement à 1863 ; en sorte que 40 pour cent ne représente pas exactement l'augmentation relative de la mortalité sur celle de l'année précédente.

La liste suivante est le sommaire des causes apparentes des décès, basé en grande partie sur l'autopsie des cadavres ; mais, comme je l'ai déjà dit souvent, et comme tous les médecins aliénistes le savent parfaitement, il est impossible de faire un tableau d'une exactitude absolue des causes de décès dans un asile d'aliénés ; chaque cas est entouré de faits d'une grave importance, que l'on ne peut porter dans un tableau de mortalité, et ce tableau des causes devient un travail inutile et sans aucune valeur, sinon nuisible, au point de vue des statistiques médicales.

CAUSE APPARENTE DES DÉCÈS.

Paralysie générale, 9 ; phthisie latente, 8 ; do. manifeste, 1 ; fièvres typhoïdes, 2 ; effusion cérébrale, 2 ; appoplexie séreuse, 2 ; typhomanie, 1 ; abcès pelvien, 1 ; cancer de l'estomac, 1 ; cancer colloïde du bassin et de l'abdomen, 1 ; vieillesse et pneumonie, 1 ; vieillesse et hydropisie, 1 ; vieillesse et hernie ombilicale, 1 ; marasme et hernie étranglée, 1 ; pneumonie séreuse, 1 ; gangrène sèche, 1 ; maladie du cerveau et des poumons, 1. Total, 35.

L'on remarquera que 18 décès, ou plus de la moitié du nombre total, ont été le résultat de deux maladies, la paralysie générale et la phthisie, et que de cette dernière maladie, il y a eu 8 cas de phthisie *latente*, tandis qu'il n'y en a eu qu'un seul de phthisie *manifeste*, c'est-à-dire de celle que l'on rencontre dans la pratique médicale ordinaire chez les personnes saines d'esprit. En 1863, le nombre des décès provenant de la phthisie a été exactement le même qu'en 1864, c'est-à-dire, 8 de phthisie latente, et 1 de manifeste, mais nous n'avons eu que cinq décès en 1863 par la paralysie générale, contre 9 en 1864.

La maladie connue parmi les aliénistes sous le nom de paralysie générale, devient certainement plus fréquente qu'autrefois dans le Haut-Canada. Je n'en trouvai aucune mention dans les registres de cet asile lorsque j'y suis entré en fonctions; mais je dois dire aussi que je n'en trouvai pas plus d'aucune autre maladie. Pendant la première moitié du temps que j'ai été attaché à l'asile, il est mort 15 individus de cette maladie, et 31 durant la dernière moitié. Je dois dire franchement que tous ceux qui sont entrés à l'asile avec cette maladie, sont morts ou sont en voie de mourir; et, cependant, les médecins de la plupart d'entre eux promettaient qu'ils avaient de grandes chances de prompt guérison. Le fait est que cette maladie n'est pas comprise d'un grand nombre de médecins, et l'on ne doit pas s'en étonner, car bien qu'elle se rencontre fréquemment dans un grand asile, elle est rare dans la pratique privée; et le nom sous lequel elle a été désignée, sans être tout à fait inexact, a été mal choisi, car il existe une autre espèce de paralysie, inhérente aux personnes *saines*, qui est désignée sous le même nom, et cependant elles sont très différentes l'une de l'autre.

Cette erreur de nomenclature est quelquefois cause d'erreurs. Quand je demande aux médecins de campagne qui visitent l'asile s'ils veulent voir nos sujets atteints de paralysie générale, et s'ils la connaissent, ils répondent *oui* à ces deux questions; mais lorsqu'ils voient nos malades, ils avouent presque tous que ces cas sont nouveaux pour eux. Dans le cours de l'année dernière, j'ai été porté à croire, d'après la description qui m'était faite de la maladie d'un individu dont on demandait l'admission, que c'était un cas de paralysie générale; et lorsque j'envoyai chercher le malade, je demandai à son médecin si c'était un cas de cette nature. Il me répondit que non, mais cependant c'était bien un cas de paralysie générale. Je compris alors le désavantage d'avoir employé une expression propre à induire en erreur, en faisant ma question.

Le terme *parésie*, comme indiquant un progrès dans la déperdition des forces musculaires, plutôt que leur cessation complète, soit locale, soit générale, a été généralement employé, dans les derniers temps, par les écrivains allemands et français, et est certainement beaucoup mieux approprié que celui qu'il est appelé à remplacer, non pas par la nosologie médicale, mais par la nosologie de la folie.

La principale cause qui fait que les médecins ne reconnaissent pas la parésie générale, est, comme je l'ai déjà dit, sa rareté dans la pratique ordinaire; puis l'anomalie de ses commencements et de ses progrès insidieux. Le premier changement physique appréciable est une difficulté dans le parler. En conséquence de l'action défectueuse des muscles qui font mouvoir la langue et les lèvres, d'un côté, la puissance d'articuler les mots avec la netteté ordinaire ne s'exerce plus avec précision, surtout dans la prononciation des consonnes labiales et dentales, qui exigent la direction exacte du bout de la langue. La prononciation devient exactement la même que celle d'une personne sous l'influence de l'alcool. Ce symptôme augmente graduellement, jusqu'à ce qu'enfin la parole devienne à peu près ou tout à fait inintelligible; en même temps, l'on remarque un nouveau symptôme, qui est la difficulté d'avaler. De fait, ce symptôme existe généralement, sans être à un degré dangereux, longtemps avant qu'on n'y fasse attention; mais ensuite on ne peut plus n'y pas faire attention, à cause des étouffements qui ont lieu de temps à autre, causés par l'accumulation des vivres dans le pharynx et la partie supérieure de l'œsophage. Il semblerait que chez ces malades les fonctions des nerfs du goût ne sont pas atteintes, ou que leur sensibilité est plus vive qu'auparavant. Tous les malades que j'ai vus atteints de cette maladie avaient un appétit très vif; quelques-uns sont gloutons et feraient un repas complet à chaque heure du jour. Mais cette glotonnerie est quelquefois très dangereuse; ils se remplissent la bouche aussi rapidement qu'ils peuvent y porter les morceaux, mais ils ne peuvent avaler aussi promptement, et il peut se faire que l'on ne s'aperçoive de ce défaut pour la première fois que lorsque l'individu tombe à terre, la figure noircie par l'étouffement, et si l'on ne s'empresse de lui dégager la bouche et le pharynx, il meurt du premier coup. Un autre fait, presque invariable dans cette maladie, et qui trompe gravement, est l'absence de douleur, non seulement de douleur dans la tête, mais de toute autre douleur. Je n'ai jamais rencontré de malade qui me dit qu'il éprouvait quelque douleur dans la tête, ou même qui admit avoir aucune maladie. Il mange beaucoup, engraisse, a le teint vermeil, et dit qu'il n'a jamais eu meilleure santé; il est heureux pourvu qu'on le nourrisse bien. Il est content de tout le monde, et surtout de lui-même.

Toutes ses idées sont d'un ordre élevé, et tous ses projets sont d'une immense étendue. Il donnerait tout ce qu'il possède, mais pas une bouchée de son diner; il est plus enclin à prendre celui des autres qu'à donner le sien.

La déperdition de force dans les extrémités supérieures et inférieures se fait graduellement, et peut-être inaperçue au commencement. Cependant, un œil et une oreille habitués la découvriront, dans beaucoup de cas où les parents ne l'auront pas remarquée. Que l'on fasse marcher le malade, et l'on verra une légère différence dans le mouvement des deux jambes, et le bruit fait sur le plancher ne sera pas aussi plein, aussi sec, du côté de la jambe affectée comme si le pas était brisé et le talon légèrement traîné.

D'après ce que disent quelques auteurs allemands récents, il paraîtrait que, dans leurs asiles, les malades atteints de parésie générale deviennent souvent décharnés et sont très sujets aux ulcères de lit. Nos malades meurent presque tous gras, et il n'y a que ceux qui languissent très longtemps qui maigrissent. Nous les nourrissons bien et n'hésitons pas à leur donner du vin et de la bière. Je suis convaincu que depuis que nous avons adopté ce système, nos malades ont vécu plus longtemps, et ont été beaucoup plus heureux qu'avant qu'il ne fût introduit. Dans tous les cas, nous sommes bien sûr qu'une nourriture légère ne les sauverait pas, et comme nous pensons que la faim est le plus grand tourment qu'un malade de cette nature peut endurer, il serait inhumain de ne pas le lui épargner, et de ne pas lui rendre la vie douce jusqu'à ce que la mort vienne le réclamer. Un malade, mort il y a plusieurs années déjà, avait été grand chasseur et aimait beaucoup le canard. Durant les dernières semaines qu'il vécut, tout ce qu'il mangeait de bon était pour lui du canard, et le mot *canard* fut le dernier qu'il prononça et le seul qu'il pût prononcer pendant plusieurs jours avant de mourir. Cet homme n'était-il pas heureux?

Quand un médecin praticien rencontre un cas de maladie dont le diagnostic l'embarasse, tant au moral qu'au physique, et qu'il ne peut se convaincre ni convaincre les parents que le malade est aliéné, mais qu'il remarque que l'état mental n'est pas le même que d'habitude; que l'individu est exalté, qu'il a des accès de colère sans cause, qu'il est parfois tout tendresse et d'autres fois tout le contraire; qu'il est porté à spéculer et fait parfois de très mauvais marchés, mais qu'il se croit toujours riche et allant toujours s'enrichissant, lorsqu'il agit et manifeste des sentiments et des tendances qui sont tout contraires à ses habitudes; si, par exemple, étant marié, il se met à aimer une autre femme, ou si, étant veuf et avancé en âge, il se marie à une jeune fille, et fait de l'étalage pendant sa lune de miel, fait des présents à droite et à gauche, et se croit et cherche à se faire croire aussi jeune, aussi vigoureux et aussi capable que jamais, l'on peut craindre que quelque chose va mal et que la fin approche. Si son parler commence à manifester les défauts que j'ai mentionnés, et que son appétit devienne très fort, il est presque certain qu'il est sur le point de tomber en démence; et la première preuve frappante du fait sera une espèce d'attaque d'apoplexie, bien que sans être exactement de l'apoplexie, car elle aura une teinte d'épilepsie, et il sortira de l'attaque, si l'on n'emploie un traitement héroïque au milieu d'une suite de convulsions épileptiformes. Le lendemain, s'il n'est pas saigné, il pourra être sur pied, et ne se rappellera probablement pas d'avoir été malade; mais s'il n'a donné aucun signe de paralysie auparavant, il commencera à s'en manifester plus ou moins dans une jambe ou dans un bras, et il aura la langue un peu plus épaisse qu'avant l'attaque. Il peut n'avoir pas d'autre attaque pendant longtemps, mais il peut s'y attendre, et peut-être à une suite d'attaques. Après un certain nombre de ces attaques, ses parents admettent qu'il est fou, et quelqu'un peut leur dire qu'à moins qu'il ne soit envoyé à l'asile, il deviendra incurable; ils croient donc qu'il peut être guéri en l'y envoyant, et c'est ce qu'ils font. Comme j'ai déjà dit que tous mes malades atteints de parésie générale sont morts ou mourants, votre Bureau peut juger que les chances de sortir vivant de l'asile sont très précieuses pour lui.

Il se trouve aujourd'hui douze de ces malades dans l'asile, et le résultat sera le même pour tous. J'irais très loin pour en voir un qui serait réellement guéri.

La maladie désignée sous le nom de phthisie latente, qui est, en général, la cause principale de la mortalité des asiles, est certainement très intéressante. Il n'y a probablement aucune différence essentielle entre cette forme de consommation et celle de la phthisie manifeste. L'absence de toux, d'expectoration, d'exacerbations hectiques, et de quelques autres symptômes, qui sont presque constants dans la phthisie manifeste, peut être attribuée

à l'affaiblissement de susceptibilité nerveuse que l'on remarque toujours chez l'aliéné. Dans l'autopsie, nous ne découvrons rien de particulier qui distingue les deux formes de la maladie. Il n'est pas improbable que la phthisie latente existe jusqu'à un certain point chez les personnes saines d'esprit, et qu'elle soit moins rare qu'on ne le croit. Cependant, elle ne constitue pas la règle chez ces dernières, mais la rare exception, je crois.

Une variété de phthisie latente, que j'ai souvent remarquée dans nos autopsies, est celle où le malade semble succomber à la suffocation, causée par la solidification des poumons par une masse continue de tubercules durs, qui n'ont pas subi de dégénérescence destructive, et par conséquent on ne rencontre aucunes cavités ou amas de matières purulentes. Le malade meurt par le manque d'air; les ramifications bronchiales, et les cellules à air auxquelles elles conduisent, sont oblitérées, érasées, et l'organe est, pour tous les besoins des fonctions respiratoires, dans le même état que dans l'hépatisation du poumon.

Le Dr. Graves, dans ses admirables lectures sur la clinique médicale, parlant de cette forme de phthisie, dit :—“ Les cas de cette nature ne sont pas rares. J'ai vu des tubercules, en quantité extraordinaire, faire leur apparition dans les poumons dans l'espace de deux ou trois semaines, et j'ai vu des personnes mourir de suffocation causée par ce rapide développement, sans les symptômes ordinaires de la phthisie.” Parlant d'une malade morte alors, devant la classe, le Dr. Graves dit :—“ Elle avait à peine un seul des symptômes qui caractérisent ordinairement la consommation; sa mort avait été le résultat, non pas de la suppuration qui a lieu dans la phthisie, mais de la suffocation provenant d'une respiration imparfaite.” C'est exactement là ce que nous avons plusieurs fois constaté nous-même. Le Dr. Graves avait sur plusieurs sujets des idées à lui, parce qu'il avait une intelligence et ne craignait pas de s'en servir. Quelques-unes de ses opinions sur la phthisie peuvent n'être pas partagées par un grand nombre aujourd'hui, mais d'autres opinions exprimées par lui ne sont contestées par aucune autorité médicale. Par exemple, en parlant du grand nombre de phthisiques en Angleterre et ailleurs, il dit : “ Les statistiques démontrent que l'ascendant de la phthisie dépend de la réclusion, de la pauvreté et du vice; et, comme ces causes sont très abondantes parmi la population resserrée des villes, nous pouvons savoir pourquoi la consommation est si fréquente dans le royaume.”

Ensuite, parlant de la santé comparative dans les grandes villes et les populations éparses, le Dr. Graves exprime l'opinion suivante,—aussi exacte qu'elle est effrayante :—“ Si la population de ces campagnes vivait dans une grande Londres, ou dans une grande Manchester, privée des avantages d'un air pur et d'un exercice salutaire, je crois réellement qu'elle deviendrait toute scrofuleuse, que les neuf-dixièmes tomberaient en consommation pulmonaire, et que la scrofule sous ses diverses formes la ferait disparaître dans le cours de quelques siècles.”

Les aliénés dans les asiles, sous les circonstances les plus favorables possibles, sont en grande partie “ *privés des avantages d'un air pur et d'un exercice salutaire.* ” Pendant nos longs hivers, l'exercice en plein air, pour la plupart d'entre eux, est hors de question. Le tort que leur ferait l'exposition à l'air serait beaucoup plus grand que le bien qu'ils en retireraient, et augmenterait considérablement la mortalité. Cela étant le cas, combien ne devient-il pas nécessaire que l'air interne qu'ils respirent soit pur. Mon ami, le Dr. MacCormac, de Belfast, qui est un auteur favorablement connu dans la science médicale, et qui, étant médecin consultant de l'asile des aliénés du district de Belfast depuis plusieurs années, est en position de donner une opinion raisonnée sur leurs besoins, m'écrivait dernièrement :—“ J'ai préparé et me propose de publier sous peu un traité sur la consommation. La seule et unique cause que j'assigne à la formation des tubercules est l'air respiré deux fois. Sous le rapport de l'espace, il est absolument nécessaire de le distribuer de manière que *les habitants des asiles ne soient pas obligés de respirer deux fois le même air.* Nulle ventilation qui n'atteint pas ce résultat ne peut être regardée comme suffisante.”

Il est évident que ni le Dr. Graves, ni le Dr. MacCormac, ne croient que l'encombrement de population dans les maisons soit plus favorable à la santé que le contraire, et ils n'attacheraient qu'une mince importance à toute statistique qui tendrait à prouver cette doctrine.

C'est un devoir sacré et impérieux pour moi d'indiquer toutes les défauts de notre institution, et je n'en connais certainement de plus grande que celle dont parle le Dr. MacCormac, *la respiration du même air une seconde fois par nos malades*,—certes, une

seconde fois ! ne pourrai-je pas dire une vingtième, ou même une trentième fois. Mais l'air qui sort des poumons n'est pas le seul air vicié qu'émettent les aliénés. Il y a une assez forte proportion d'autre air vicié émis dans un grand dortoir encombré d'aliénés, dans le cours d'une nuit, et il est rare que sur douze, il ne s'en trouve pas un dont les exhalaisons cutanées sont très désagréables et pernicieuses. Combien de fois, lorsque les grands jurés et autres visiteurs traversent nos salles et nos dortoirs, et qu'ils s'épuisent en compliments sur leur propre bienfaisance et celle des autres, et sur le bon ordre et la propreté qui règnent dans l'asile, sur le bien-être de ses habitans et la pureté de l'air, (durant le jour, lorsque de nombreuses croisées et portes sont ouvertes,) j'aurais voulu en tenir quelques-uns et les enfermer pendant une seule nuit dans l'une de nos chambres à seize lits ! Ils seraient aussi davantage à nos malades que des rats grillés à un cultivateur.

La prépondérance du nombre des décès parmi les femmes peut paraître frappante à ceux qui s'empressent de généraliser d'après des statistiques superficielles et limitées ; mais il faut regarder aux statistiques de plus d'une année, ou même de deux ou trois ans, pour découvrir la mortalité relative.

En 1863, il est mort 14 hommes contre 11 femmes.

En 1862, 20 hommes contre 22 femmes.

En 1860, 22 hommes contre 18 femmes.

En 1859, 22 hommes contre 16 femmes.

Ainsi, les six dernières années donnent 99 décès chez les hommes, contre 108 chez les femmes ; et en se rappelant que depuis l'ouverture de la succursale de l'Université, le nombre des femmes restant à l'asile a toujours dépassé celui des hommes, par une moyenne de 20 à 25 pour cent, l'on verra que la mortalité des femmes n'a pas dépassé celle des hommes.

Sur un total de 614 décès inscrits sur nos registres, 329 étaient des hommes sur 1646 entrés, et 285 femmes sur 1468 entrées, ce qui fait 20 pour cent pour les hommes, et 19.41 pour cent pour les femmes.

Mais parmi les 99 décès d'hommes arrivés depuis le 1er janvier 1859, 28 ont été le résultat de la parésie générale, tandis qu'il n'y a eu que trois femmes victimes de cette maladie.

En déduisant ces chiffres des différents totaux, il reste 72 décès d'hommes et 105 de femmes, résultant des diverses autres maladies inhérentes aux deux sexes.

Quel est l'agent le plus actif de la mortalité parmi les femmes aliénées ?

En 1864, 8 femmes sur 9 sont mortes de phthisie, et un seul homme sur 9 ; mais parmi les hommes, 8 sur 9 sont morts de parésie générale, et une femme sur 9 seulement.

Je crois que cette compensation de la mortalité chez les différents sexes a lieu dans tous les asiles dans lesquels règne la parésie générale et dans lesquels on cherche à découvrir la phthisie dans les autopsies. Il serait intéressant, et peut-être utile plus tard, de noter ce fait ; mais pour le moment il serait prématuré et difficile de chercher à l'expliquer. Tout ce qui vit doit mourir, et la mort a plusieurs manières d'arriver à ses fins. Un nombre égal d'hommes et de femmes admis dans un asile, se trouveront avoir diminué, dans le cours d'un quart ou d'un demi-siècle, dans des proportions assez égales. Dans la vie ordinaire, les sexes sont sujets à différentes espèces de maladies inhérentes à l'un ou à l'autre ; et cependant la mortalité annuelle, sur une grande échelle, est à peu près égale.

Dans le sommaire de la mortalité de 1864, il y a trois décès dont la cause est assignée à la *vieillesse*, bien que deux des sujets ne fussent âgés, d'après les registres, que de 63 et 71 ans.

Mais la *vieillesse* est un terme relatif, et peut quelquefois s'appliquer beaucoup mieux à une personne de 60 ans qu'à une autre de 80.

Le malade de 71 ans avait été soldat sous Sir Charles Moore et Wellington, jusqu'à la bataille définitive de Toulouse, et il avait été 21 ans, 1 mois et 15 jours dans l'asile. Les deux campagnes de cet homme, dont il sortit de la première avec deux blessures, et dont la dernière se termina par une hydropisie générale, causée par un dérangement des fonctions du cœur, ne pourraient-elles pas lui être comptées pour dix ans de vie ?

Les deux autres sujets âgés étaient des femmes, mais elles étaient réellement vieilles dans le langage médical. L'une habitait l'asile depuis 12 ans, 4 mois et 15 jours, et souffrait d'une très grave hernie ombilicale ; de plus, elle était presque entièrement aveugle, et

elle éprouvait des hallucinations visuelles et auditives, durant lesquelles elle voyait et entendait une multitude de mauvaises gens, contre la violence desquelles elle faisait souvent des efforts pour se protéger, qui résultaient en graves lésions corporelles pour elle-même.

La seconde était dans l'asile depuis 7 ans, 9 mois et 18 jours, et pendant tout ce tems elle était tourmentée et abominablement traitée par les *fées*, qui lui volaient ses souliers et ses bas tous les matins, hiver et été, ce qui faisait qu'elle se trouvait toujours pieds-nus; et bien qu'on les lui rendit très souvent, les *fées* les emportaient toujours avant une demi-heure. Elle succomba enfin, et mourut de vieillesse et de pneumonie, toutes deux l'ouvrage des *fées*.

Dans un cas, celui d'un individu atteint de parésie générale rendue à sa seconde phase, et qui n'était dans l'asile que depuis dix jours, j'ai cru devoir faire tenir une enquête par le coroner. Le malade avait pris son diner, et au moment où il se levait de table, il tomba en arrière et expira. Le jury rendit un verdict de mort par apoplexie.

Le cas de cancer colloïde était, à cause de la rareté ici et des effrayants ravages qu'il faisait, très intéressant pour nous. Il embrassait tout le bassin et presque tous les viscères abdominaux; il les avait si complètement transformés, agglutinés et embrouillés, qu'il était impossible de les disséquer ou même de les reconnaître. Ce malade était dans l'asile depuis plus de 13 ans.

Le cas de cancer dans l'estomac était celui d'une femme qui était ici depuis près de 10 ans. Sa maladie mentale était une espèce de folie qui se rencontre souvent dans les asiles, et qui, à cause de leurs manifestations multiformes, défient toute classification exacte et rendent nos statistiques trompeuses. C'est *manie* aujourd'hui et *mélancolie* demain; *démence* un autre jour, et d'autres formes la semaine suivante. Un jour, elle était souriante et gracieuse, affectueuse et humble; le lendemain, elle hurlait comme une bête fauve, pleurait à chaudes larmes, lavait son plancher et grondait comme une sainte. Elle était souvent malade, mais ne voulait prendre aucun remède excepté de son "divin médecin;" et en vérité, lorsque je vis son estomac après sa mort, je pensai que son divin médecin l'avait sagement protégée contre mes remèdes. Je puis dire que la répugnance des fous pour les remèdes est souvent un moyen de conservation pour eux.

DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1864 excéderont, je crois, l'estimation qui en avait été faite. Les causes de cet excédant sont connues de votre Bureau, et ont été inévitables. L'une d'elles a été le prix élevé du charbon et un excédant de 100 tonnes dans l'importation, au-delà de la quantité commandée en premier lieu; mais comme la qualité de cet article est excellente, et qu'il en restera un surplus au printemps, ce qui nous permettra de diminuer les achats de l'année prochaine, la dépense ultérieure ne sera pas aussi forte qu'elle paraît l'être aujourd'hui.

Nos améliorations consistent en une nouvelle pompe à incendie et deux fontaines qui, avec celle déjà établie et qui se rattache au grand tuyau à eau, peuvent être, en cas d'incendie, approvisionnées par la pompe à vapeur du lac, et chacune peut lancer un fort jet d'eau jusqu'au quatrième étage de l'édifice sans le secours d'aucun autre pouvoir.

La chapelle mortuaire qui a été préparée le printemps dernier, à une distance convenable en dehors, est très utile et sûre.

Les exercices religieux sont bien suivis par les ministres de toute dénomination. Il n'y a peut-être rien, relativement au traitement de la folie, (et l'enseignement religieux peut devenir un puissant auxiliaire entre les mains de ceux qui se rendent familiers avec la folie et ses sujets.) qui exige plus de prudence que la conduite des exercices religieux pour les aliénés. J'ai eu le privilège et le bonheur d'entendre beaucoup de prières et de sermons dans cet asile, éminemment propres à atteindre l'objet en vue; mais j'ai aussi eu l'occasion, comme d'autres médecins aliénistes, je pense, d'entendre parfois une expression imprudente dans un discours qui m'ont fait trembler pour l'effet qu'elles pouvaient avoir sur certains individus qui les entendaient, pour lesquels j'étais parfaitement convaincu non seulement qu'elles n'étaient pas convenables, mais qu'elles étaient très nuisibles. Il serait présomptueux de la part d'hommes de ma profession de vouloir dicter aux ministres de l'Évangile les termes qu'ils doivent employer en parlant à leur auditoire; mais cependant,

dans un asile, l'on pourrait nous faire quelques concessions qui ne seraient pas sans avantage. Nous connaissons mieux les individus auxquels ces paroles s'adressent; nous comprenons leurs défauts et leur faiblesse mentale, et nous avons appris, par nos relations journalières avec eux, ce qui peut ou ne peut pas leur être dit avec profit. Tout ce qui tend à calmer, adoucir et fortifier leur esprit, est bon, au moins dans l'intérêt de leur guérison; et si ce n'est pas là tout ce qui devrait leur être dit, ne pourrait-on pas différer le reste jusqu'à ce qu'ils soient capables de le supporter,—ce qui n'est certes pas avant leur sortie, et ce qui peut ne l'être même pas après ?

En terminant ce rapport, il devient encore de mon devoir de rendre témoignage des services efficaces, zélés et fidèles que m'ont rendus tous les officiers et employés de cette institution; et de remercier votre Bureau de l'attention qu'il a portée à toutes ses affaires, et de la sympathie qu'il a témoigné à tous ceux qui y sont.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOSEPH WORKMAN, M.D.,
Surintendant Médical.

TABLEAU No. I.

Nombre des détenus au 1er janvier de l'année dernière.	Admis durant l'année 1864.	Moyenne des détenus en 1864.	Décédés.	Sortis.			Moyenne du séjour des détenus qui sont décédés ou sortis en 1864.	Nombre des internés avant 1864, qui y sont encore.
				Guéris.	Soulagés.	Non soulagés.		
Hommes	66	464	10	31	5	2	182	
Femmes	70		25	32	5	1		237
Totaux	136		35	63	10	3		

TABLEAU No. II.

	Détenu de l'asile internés avant l'année 1863.		Admis durant l'année 1864.		Sortis.		Décédés.		Durée moyenne du séjour de ceux qui sont sortis durant l'année.		Durée moyenne du séjour de ceux qui sont décédés durant l'année.	
					Guéris.				Mois.		Mois.	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Jours.	Jours.
Manie, aiguë et chronique	133	176	46	46	27	30	4	3	.....	.....	.....	.....
Mélancoïe	15	10	6	11	3	.....	1	2	.....	.....	.....	.....
Démence	36	59	1	6	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Paralyse générale	14	1	5	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Epilepsie	4	8	2	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Autres formes	1	1	6	5	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	203	255	66	70	31	32	5	5	10	25	29	43

Non soulagés—pour lesquels il n'y a pas de colonne—deux hommes atteints de paralyse générale, et une femme frappée de démence. Dix patients transférés à l'asile d'O'Hilla ne sont pas inclus dans la colonne des "sorties."

J. WORKMAN.

TABLEAU No. III.

Numéro du registre.	Date de la dernière admission.	Date du décès.	Age à la date du décès.	Marié, veuf ou célibataire.	Etat mental lors de l'admission.	Etat corporel lors de l'admission.	Durée de la maladie à la mort.	Désignation de la cause de la folie.	Désignation de la cause de la mort.
2974	1863 26 déc.	1864 2 janv.	63	Veuve	Maniaque	Fièvre gastriq. aigue	3 1/2 ans récur-rente	Inconnue	Typhomanie. Non réduite.
2563	1861 28 août	1864 10 "	39	Marié	En démence	Faible	13 ans	Amour	Marasme et hernie
2613	1861 14 nov.	1864 22 "	32	Célibataire	Paralyse générale.	2e période de la P.C.	Plus de 4 ans.	Coup sur la tête	Paralyse générale.
1119	1851 2 déc.	1864 1er fév.	38	Célibataire	Inconnu	Inconnu	14 ans	Héréditaire	Paralyse.
202411	1860 20 nov.	1864 7 fév.	47	Marié	Manie érotique	Faible	9 ans	Inconnue	Abès pelvique.
1533	1854 27 avril	1864 23 "	45	Marié	Exaltation religieuse	Satisfaisant	16 ans	Mort de sa mère	Cancer de l'estomac.
2446	1861 19 fév.	1864 25 "	42	Marié	Abattu	2e période de para-lyse générale.	3 1/2 ans	Héréditaire et bless.	Paralyse générale.
1063	1851 19 août	1864 25 mars	25	Marié	Maniaque	Désordre gastrique	12 1/2 ans	Inconnue, hérédit.	Cancer colloïde.
2551	1861 14 " 6t.	1864 5 avril	63	Célibataire	En démence	Faible	2 1/2 ans	Inconnue	Fièvre typhoïde.
2396	1864 20 fév.	1864 5 "	47	Marié	Paralyse générale.	Bonne apparence	24 ans	Maladie cérébrale.	Apoplexie ou para-lyse générale.
2902	1863 15 juillet	1864 12 "	34	Marié	Manie suicide	Ordinaire	1 an et 9 mois	Inconnue	Effusion cérébrale.
2253	1860 16 janv.	1864 17 "	29	Célibataire	Manie chronique	Épileptique	4 ans et 5 mois	Religion ?	Pthisie.
2734	1862 9 août	1864 8 mai	19	Célibataire	En démence	Satisfaisant	16 ans et 8 mois	Inconnue	Maladie du cerveau et des poulmons.
3022	1864 18 avril	1864 3 "	60	Marié	Mélancolique	Emacé	1 an et 6 mois	Inconnue	Apoplexie ou para-lyse générale.
3004	1864 19 mars	1864 19 "	39	Marié	Paralyse générale.	Ordinaire dans les cas de paral. gén.	3 mois	Anxiété mentale	Apoplexie séreuse ?
3024	1864 19 mai	1864 21 "	60	Veuve	Manie récurrente	Commeux	7 mois	Inconnue	Pneumonie et vieill.
1775	1856 9 sept.	1864 27 juin	63	Veuve	Mélancolique	Satisfaisant	10 ans	Mort d'une fille	Pthisie.
2905	1861 9 fév.	1864 7 juillet	23	Célibataire	Lypémanie	Consumptif	4 mois	Inconnue	Hydropysie et vieill.
180	1843 15 mai	1864 10 "	71	Marié	En démence	Inconnu	Plus de 22 ans	Inconnue	Fièvre typhoïde.
3065	1864 8 juillet	1864 17 "	31	Marié	Délire	Grande prostration	14 jours	Inconnue	

TABLEAU No. III. — Suite.

N ^o du registre.	Date de la dernière admission.	Date du décès.	Age à la date du décès.	Marié, veuf ou célibataire.	Etat mental lors de l'admission.	Durée de la maladie à la mort.	Désignation de la cause de la folie.	Désignation de la cause de la mort.
2436	1861 17 janvier....	1864 18 juillet....	39	Célibataire	Démence aiguë, suite d'ictère.	7 ans et 7 mois	Exténuation.	Pthisie.
2790	1862 24 novembre.	1864 28 "	23	Célibataire	Idiotisme épileptiq.	Plus. années	Epilepsie	Aponexie séreuse.
3038	1860 30 mai.....	1864 19 août "	28	Célibataire	Maniaque	Plus d'un an.	Amour	Pneumonie séreuse.
2268	1860 8 février....	1864 20 "	65	Marié	En démence.	Plus de 5 ans	Intemperance.	Pthisie.
2598	1861 7 octobre....	1864 23 "	23	Célibataire	Démence-épileptique	3 ou 4 ans.	Une chute.	Effusion cérébrale.
1169	1852 13 avril....	1864 28 "	63	Marié.....	En démence.	Plus. années.	Mauvais traitement	Vieillesse et hernie ombilicale.
2309	1864 21 mai.....	1864 8 septembre.	45	Inconnu....	En démence.	Inconnu	Inconscience.	Pthisie.
3081	1864 29 septembre	1864 8 octobre.....	55	Marié.....	Paralyse générale avancée	3 1/2 mois.	Inconscience.	Aponexie ou paralyse générale.
22860	1863 10 mars.....	1864 20 "	56	Marié.....	Paralyse générale.	Ordinaire dans les cas de paral. gén.	Religion et héréditaire.	Paralyse générale.
2550	1861 12 mai.....	1864 7 novembre.	43	Marié.....	Manie religieuse.	3 1/2 ans	Religion et héréditaire.	Pthisie.
2811	1863 6 janvier....	1864 9 "	62	Marié.....	En démence	Très-longt'ps	Inconscience	Effusion cérébrale.
2950	1863 14 novembre.	1864 12 "	3	Marié.....	Paralyse générale.	Inconnu	Inconscience	Paralyse générale.
2801	1862 8 décembre.	1864 13 "	27	Célibataire	Paralyse générale.	Période avancée de 2 ans et 7 mois	Travail et étude	Paralyse générale.
3085	1864 2 novembre.	1864 15 "	59	Marié.....	En démence.	4 ans	Inconscience	Gangrène sénile.
2777	1862 24 octobre....	1864 21 décembre.	56	Marié.....	Paralyse générale.	2 1/2 ans	Inconscience	Paralyse générale.

NOTE — Par l'en-tête de la colonne intitulée "Durée de la maladie," sur la formule imprimée, j'ai supposé que l'on devait entendre le temps qu'a duré l'aliénation. Je ne puis certifier que la période qui a été passée à l'asile, attendu que la partie antérieure est ordinairement plus longue que ne le comporte la déclaration. Je n'ai pas donné les résultats des autopsies, parce qu'il est impossible de condenser de telles observations dans un tableau, et qu'il est absurde de les demander sous une telle forme. Je n'ai pas pesé les organes ni ne me propose de le faire systématiquement,—un examen de plusieurs rapports de cette nature m'a convaincu qu'ils ne pouvaient être d'aucun valeur pratique.

J. WORKMAN.

23 janvier 1865.

RAPPORT ANNUEL

SUR LA

SUCCURSALE DE L'ASILE D'ALIÉNÉS

A ORILLIA, POUR 1864.

Aux Inspecteurs d'Asiles, etc., Canada.

MESSIEURS.—J'ai l'honneur de vous soumettre le quatrième rapport de cette institution pour l'année dernière.

	Hom.	Femmes.	Total.
Le 31 décembre 1863, les habitants de l'asile étaient au nombre de	53	79	132
Entrés en 1864.....	8	8	16
			148
Décédés.....	7	3	} 19
Sortis.....	5	4	
Restant le 31 décembre 1864	49	80	129

De ceux admis durant l'année, 5 y entraînent pour la première fois, et 10 étaient transférés de l'asile provincial. Ces cinq premiers se composaient de deux hommes et trois femmes. Total sous traitement durant l'année, 148.

Cet asile a été ouvert le 3 août 1861. Depuis cette époque, 160 ont été admis et traités, et 14 renvoyés ou déplacés. De ce dernier nombre, six sont sortis guéris, 4 étaient mieux, quatre dans le même état qu'à leur entrée,—seize sont morts et un s'est échappé.

La condition des trois-quarts des habitants actuels s'est tellement modifiée qu'ils sont aujourd'hui paisibles et facile à diriger.

Entrés—Beaucoup d'entre ceux admis étaient très affaiblis par une longue maladie physique et mentale. Le plus grand nombre se composait de ceux que l'on désigne comme incurables, mais dont la condition est susceptible de s'améliorer. Il va sans dire que la plupart d'entre eux finissent par demeurer permanemment à l'asile.

Sorties—Le nombre des guérisons qui peuvent s'opérer dans le cours de l'année n'est pas seulement dû au succès du traitement ni aux soins que les malades reçoivent dans l'asile ; il faut exercer vis-à-vis d'eux une surveillance qui exige autant de sollicitude que d'habileté et lorsque par elles on n'obtient pas la guérison, on peut encore arriver à adoucir de douloureux symptômes ou à corriger quelques habitudes vicieuses.

A l'exécution de ces devoirs obscurs mais importants, je crois avoir apporté autant d'assiduité que si j'eusse eu à étudier des cas plus extraordinaires ou réalisé un plus grand nombre de cures.

Renseignements sur les malades renvoyés depuis l'établissement de l'asile, jusqu'au 1er janvier 1865.

No.	Sexe.	Age.	Date de l'admission.	Date de la sortie.	Résultat.
1	F.	33	9 juillet 1862	9 août 1862.....	Guérie.
2	F.	43	11 août 1862	26 août 1862.....	} Sortie. Non-soulagée.
3	H.	24	22 octobre 1862	28 janvier 1863.....		Guéri.
4	F.	20	3 juillet 1863.....	26 juillet 1863	Soulagée.
5	F.	48	22 octobre 1861	14 novembre 1863 ...	} Sortie. Non soulagée. Héréditaire.
6	H.	29	28 mai 1862.....	17 février 1864 .....		Non soulagé.
7	H.	36	22 octobre 1861	9 mars 1864.....	Paralysie.
8	H.	34	13 novembre 1863....	14 mars 1864	Guéri.
9	F.	19	22 octobre 1862.....	24 mars 1864	Soulagé.
10	F.	47	22 octobre 1862.....	6 avril 1864.....	Guérie.
11	H.	29	1er février 1864	2 juin 1864.....	Guéri.
12	H.	40	20 juin 1864	21 juillet 1864.....	Soulagé.
13	F.	29	28 juin 1864.....	17 septembre 1864....	Soulagée.
14	F.	29	22 octobre 1862.....	22 novembre 1864 ...	Guérie.

Six hommes, 8 femmes.

Trois de ceux sortis ont demeuré en moyenne trois ans dans les asiles de Toronto et Orillia.

Madame R., mentionnée dans mon dernier rapport (1863), est sortie le 6 avril parfaitement guérie. Ses lettres, ainsi que celles de son mari, en font preuve. Elle était dans cet asile depuis deux ans et neuf mois.

C'est là un fait qui donne de l'espoir aux amis d'aliénés et qui met à néant cette idée entretenue par quelques-uns, qu'après un certain temps la maladie devient incurable.

Malades dont la condition s'est améliorée.—Voici ce que dit le Dr. Gray, de l'asile de l'Etat de New-York, relativement à cette classe d'aliénés :—“ Beaucoup se sont rétablis au point de pouvoir, dans une certaine mesure, remplir les principaux devoirs de la vie, bien que leur système d'organisation soit constamment dérangé, et si l'apoplexie, la paralysie et même quelquefois la névralgie et le rhumatisme peuvent produire une semblable désorganisation, on ne doit pas s'attendre à ce que la folie, qui est sous beaucoup de rapports la plus grave des maladies physiques, fasse exception.

Mortalité.—Dans le tableau des décès, j'ai indiqué le nom de la maladie qui a causé la mort. La plupart de ces cas de mort a été le résultat d'habitudes incertaines à leur folie.

Détails sur la mortalité dans l'asile, depuis son ouverture jusqu'au 31 décembre 1864.

No.	Sexe.	Age.	Date de l'admission.	Date du décès.	Cause de la mort.
1	H.	64	6 mars 1862.....	9 avril 1862.....	} Congestion cérébrale—2e admission.
2	F.	50	22 octobre 1861.....	9 septembre 1862 .....		Débilité.
3	F.	24	28 mai 1862.....	20 mars 1863	Phthisie.
4	H.	35	22 octobre 1862.....	12 avril 1863	Phthisie.
5	H.	29	28 mai 1862.....	15 mai 1863	Articulation coxo-fémorale
6	F.	68	22 octobre 1862.....	28 juin 1863.....	Apoplexie.
7	H.	26	22 octobre 1861.....	3 janvier 1864.....	Phthisie.

Détails sur la mortalité dans l'asile, etc.—Suite.

No.	Sexe.	Age.	Date de l'admission.	Date du décès	Cause de la mort.
8	F.	38	28 mai 1862	4 février 1864.....	Phthisie.
9	H.	21	13 novembre 1863.....	18 mars 1864.....	Phthisie.
10	H.	50	22 octobre 1861	8 mai 1864	Débilité générale.
11	H.	54	28 mai 1862.....	8 mai 1864	Apoplexie.
12	F.	31	28 mai 1862.....	26 juillet 1864.....	Phthisie.
13	H.	25	28 mai 1862.....	4 septembre 1864.....	Congestion cérébrale.
14	F.	28	3 août 1861.....	5 septembre 1864 ...	Phthisie.
15	H.	28	13 novembre 1863....	21 septembre 1864 ...	Phthisie.
16	H.	33	11 mai 1864.....	2 novembre 1864.....	{ Congestion cérébrale et maladie de l'épine dorsale.

Dans ce tableau la pulmonie figure pour une moitié, les huit autres sont morts de maladie du cerveau ou de ses conséquences. Tous étaient débiles et leur maladie chronique. Trois étaient en moyenne demeurés 7 ans dans l'asile, et les autres deux ans.

Moyenne de leur âge lors de leur décès : 5 à 60 ans ; 11 à 32. Sexe : 10 hommes, 6 femmes.—16.

Autopsies.—Elles n'ont amené aucune découverte qui mérite mention. Il est tenu registre de ces autopsies, dont une, cependant, mérite d'être rapportée.

P. L., âgé de 30 ans, habitant de l'asile provincial depuis le 12 juin 1863 jusqu'au 11 mai 1864, date de son transport à la succursale d'Orillia. Taille ordinaire ; tête ronde et petite ; organe de la prudence très développé ; cheveux peu fournis ; yeux à demi fermés avec clignements continuels quand on lui parle ; l'épine dorsale légèrement recourbée en arrière ; les muscles du dos contractés et raidis comme dans l'opisthotonos ; les mains enlacées derrière le dos ; marche en se traînant les pieds ; ne s'assoit que pour manger ; ne peut manger seul ; ne parle jamais. Son état s'améliore au point de lui permettre l'usage de ses mains pour manger. Durant le mois d'août son attitude reste la même ; il se tient les bras croisés derrière le dos. Aucune force dans les muscles cetenseurs ; incapable de se remuer sans l'aide de quelqu'un. Il paraît vraiment misérable ; couché, étant la position qui convienne le mieux à son état, on le tient au lit. 20 septembre—Difficulté à avaler, rigidité de la mâchoire inférieure. Depuis ce jour jusqu'à sa mort, 30 octobre, nourriture liquide qu'on le force à avaler ; reste couché sur le dos ; intestins et vessie fonctionnent difficilement. Quelques jours avant la mort, l'oreiller taché de mucus mêlé de sang. Dans un cas ordinaire, tous ces symptômes constitueraient l'opisthotonos. L'examen extérieur du cadavre n'a constaté aucune trace de blessure quelconque.

Autopsie faite 13 heures après la mort. Méninges épaissies ; dure-mère accolée et d'une couleur blanche laiteuse ; ecchymoses à l'arachnoïde inférieure ; congestion de cette partie de la pie-mère qui couvre les lobes postérieurs du cerveau. À première vue les surfaces du cerveau paraissent aplaties ; la cervelle elle-même était petite comparée à sa boîte osseuse (atrophie de cet organe) ; il y avait ramollissement superficiel du cerveau ; les glandes étaient très gonflées et enfoncées profondément dans la dure-mère ; le cervelet paraissait être dans son état normal. Les ventricules latéraux étaient agrandis, détendus et contenaient une liqueur limpide pesant environ trois onces. Ramollissement de la médulle, qui se brisait à la moindre pression. On a ouvert que la partie cervicale de l'épine, qui avait une couche de lymphes de teinte jaunâtre—mais non du pus—principalement sur la partie postérieure entre l'épine et ses membranes vasculaires.

Il peut paraître étrange qu'il y ait eu ecchymoses de l'arachnoïde et congestion de la pie-mère en même temps qu'atrophie du cerveau, mais ce fait corrobore une des lois maintenant reconnue de la pathologie, et d'après laquelle les organismes mal nourris sont sujets à de soudaines congestions en proportion de leur manque de nutrition.

Nul accident ni mort subite n'a eu lieu durant l'année.

Détails sur les patients admis en 1864.

No.	Sexe.	Age.	Marié ou célibataire.	Occupation.	Degré d'éducation.	Apparence de la folie.
1	H.	30	M.	Cultivateur.	Lisait.	Monomanie.
2	H.	32	C.	Journalier.	Limitée.	Monomanie religieuse.
3	H.	50	C.	Cultivateur.	Lisait.	Manie chronique.
4	H.	24	C.	Cultivateur.	Lisait.	Manie chronique.
5	H.	30	C.	Journalier.	Inférieure.	Manie aiguë.
6	H.	40	C.	Instituteur.	Bonne.	Equivoque.
7	F.	40	C.	Domestique.	Lisait.	Manie du soupçon.
8	F.	30	M.	Aucune.	Lisait et écrivait.	Démence aiguë.
9	F.	30	C.	Servante.	Lisait.	Nymphomanie.
10	F.	27	C.	Servante.	Lisait et écrivait.	Démence.
11	F.	16	C.	Servante.	.....	Folie douteuse.
12	F.	18	C.	Servante.	Lisait.	Manie aiguë.
13	H.	27	C.	Journalier.	.....	{ Paralytie—2e ad- mission.
14	H.	40	M.	Cultivateur.	Lisait.	Monomanie, hérédite
15	F.	26	M.	Domestique.	Lisait et écrivait.	{ Monomanie reli- gieuse, héréditaire.
16	F.	42	M.	Domestique.	Lisait.	Monomanie.

Sur ces 16 admissions, 15 étaient tempérants et un ne l'était pas.

Métier ou occupation de ceux traités dans l'asile, 1864.

HOMMES.	FEMMES.
Cultivateurs 12	Servantes, femmes mariées, veu- ves ou filles de cultivateurs ou journaliers 46
Journaliers..... 17	Servantes 16
Maçons 3	Institutrices 3
Charpentiers 2	Gouvernante 1
Mouleurs 3	Femme d'aubergiste..... 1
Peintres..... 2	Occupation inconnue..... 20
Fabricant de meubles..... 1	87
Commis 2	61
Instituteurs 2	Total..... 148
Occupation inconnue.. 16	
61	

Condition domestique.—Mariés, 56; vœufs, 7; célibataires, 85. Total, 148.

Religions.—Protestants, 75; catholiques romains, 58; autres dénominations, 15.—148.

Âges.—Au-de-sus de 20 ans, 3; de 20 à 30, 37; de 30 à 40, 42; de 40 à 50, 34; de 50 à 60, 20; de 60 à 70, 11; 71, 1. Total, 148.

Degré d'instruction.—Pouvant lire et écrire, 44; ne sachant que lire, 26; ne sachant ni lire ni écrire, 64; inconnu, 14. Total, 148.

TRAVAIL DES HABITANTS DE L'ASILE.

Dans la répartition des travaux, je me suis strictement appliqué, autant que possible, à laisser aux patients le choix de son travail. Pour quelques-uns, cette occupation a contri-

bué à leur guérison, et pour ceux là mêmes qui n'ont pas eu le bonheur de recouvrer la raison. elle a été un grand bienfait, car ils y ont trouvé la tranquillité, la santé et le bonheur. Plusieurs des aliénés préfèrent les travaux de l'intérieur, tels que la menuiserie, le peinturage, le nettoyage et faire les lits. Celui qui est préposé au maintien de l'ordre dans la salle à manger, est plus sévère quant à l'observance des règles que s'il était payé pour ce service et tous obéissent à ses ordres. D'autres aiment mieux être employés au dehors, au jardinage ou travaux des champs en été, à scier et fendre le bois pour la cuisine et à chauffer la fournaise de la buanderie. D'autres encore voient leurs désirs satisfaits par la permission qu'ils ont eue de se charger du soin des bestiaux, de la cour, des attelages, etc. Jamais le c' affur n'a besoin de veiller à ce que ses fournaises ne manquent pas de bois, et il y a mécontentement dès que l'un veut se mêler des travaux dont un autre est spécialement chargé.

Ce que j'ai dit des hommes s'applique également aux femmes, dont quelques-unes choisissent la cuisine ou la buanderie, d'autres la couture, le tricot, le raccommodage, nettoyage, etc.

Listes des articles confectionnés par elles :—

Chemises, 88 ; do. de femme, 90 ; jupons, 19 ; robes, 78 ; mantelets, 12 ; bas (paires), 97 ; chaussettes (paires), 114 ; essuie-mains, 12 ; taies d'oreiller, 43 ; couvertures de lits de plume, 49 ; draps de lit, 26 ; couvre-pieds, 12 ; nappes, 6 ; savon liquide, 270 gallons ; savon, 1440 lbs.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS.

Quelques additions et changements et beaucoup de petites améliorations jugés nécessaires pour l'efficacité et le confort de l'établissement sont presque terminés à l'heure qu'il est.

Ces travaux sont le nivellement de cette partie du terrain entre la cour de la ferme et la porte conduisant aux appartements des hommes, et qui forme une étendue de 8000 pieds carrés. En quelques endroits, ce nivellement a été de $2\frac{1}{2}$ à 3 pieds, mais en moyenne de 2 pieds ; l'ouverture d'un chemin de 9 pieds de large sur 287 de long, depuis la porte de la chaufferie et conduisant au caveau et à la cour de la ferme. Une fois ouvert, ce chemin a été revêtu d'un lit de pierre de 16 pouces et ensuite recouvert de pierre concassée ;—La construction d'une nouvelle glacière, dont l'espace entre les murs est de 14 pouces, rempli de sciure de bois au lieu de tan, conformément à la recommandation de M. Ferres.

Les marches du principal escalier étaient usées, et pour éviter à ceux qui les lavent de s'enfoncer des échardes, on les a recouvertes au centre d'une feuille de zinc de 16 pouces. Pour la même raison, on en a fait autant à l'escalier conduisant aux appartements des hommes, c'est-à-dire jusqu'à son premier palier.

On a mis des transparents dans les salles de bain et de nouvelles fenêtres dans les cabinets à l'anglaise des femmes, avec vitres de 8×10 au lieu de 19×16 , qui étaient souvent cassées et dont le remplacement formait un item de dépense assez élevé.

J'ai fait la même chose pour les fenêtres des appartements des femmes au rez-de-chaussée. Nous avons augmenté du triple la cour où l'on étendait le linge. Avant, il fallait en étendre une partie dans la cour de récréation des femmes, ce qui donnait autant d'occasions d'évasion. Le terrain à l'aide duquel on a opéré cet agrandissement était tout à fait impropre à autre chose, et la seule dépense qu'il a coûté a été pour les pieux de cèdre, la planche et le clou.

Dans la salle du haut, destinée aux hommes pour les exercices du jour, le tuyau de cheminée a été converti en foyer par un des aliénés, et cette amélioration n'est pas seulement utile pour le chauffage, elle l'est aussi comme moyen de ventilation.

Les serveurs, aidés par les aliénés, ont fait un trottoir de 4 pieds de large et de 330 de long du chemin principal à la porte d'entrée.

Notre mécanicien a fait un nouvel appareil de chauffage de 6 pieds de long, dans lequel il entre 480 pieds de tuyau de fer d'un pouce. Cet appareil a été mis dans la sécherie à la place de l'autre qui était trop petit et qu'on a rapporté dans le vestibule.

Les tuyaux à vapeur dans la chambre des femmes au rez-de-chaussée étaient presque inutiles ; de plus, le tissu qui les protégeait avait plusieurs fois été déchiré par des aliénés mal intentionnés, et pour obvier à ces inconvénients, le mécanicien a remplacé ces tuyaux par un excellent appareil à tuyaux repliés (*box coil*).

Je dois ajouter que l'édifice est bien chauffé du haut en bas. Durant les grands froids l'on chauffe nuit et jour, et le chauffage par la vapeur ajoute beaucoup au confort donné aux habitants de cet asile.

Le 8 décembre, vers quatre heures du soir, la maîtresse de la buanderie aperçut de la fumée dans l'escalier conduisant de la buanderie à la sècherie, et une demi-heure après qu'elle eut donné l'alarme on avait pu éteindre le feu avant qu'il gagnât les escaliers.

L'arrière partie des fournaies dans la chaufferie n'est qu'à dix pouces du mur qui les sépare de la buanderie. Ce mur, auquel sont liés les escaliers, est en briques et d'un pied d'épaisseur.

Il faisait extrêmement froid et un gros vent cette nuit-là. On avait fait beaucoup de feu, et la chaleur avait probablement commencé à détériorer les briques, les hivers précédents. On a diminué de 6 pouces la largeur des marches de l'escalier, ce qui augmente d'autant l'espace entre le mur, qui a été refait avec de la bonne brique.

Les conséquences de cet accident auraient pu être sérieuses si on n'avait pas vu la fumée plus tôt.

L'édifice et les bureaux, messieurs les inspecteurs le savent, ne sont pas assurés. M. O'Neill a visité l'asile depuis ce temps. Je l'ai consulté sur la nécessité de faire assurer l'édifice et le mobilier, et il a répondu qu'il en parlerait à la prochaine réunion du Bureau.

Depuis mon dernier rapport, les eaux du lac n'ont pas monté, et l'on éprouve toujours la même difficulté à faire pomper à l'aide d'un cheval. J'ai écrit à M. Woodward, à New-York, de qui nous avons eu le petit engin avec lequel on pompe l'eau dans les chaudières, et en réponse il m'a envoyé la liste des prix de ses pompes brevetées à vapeur et à incendie. Le No. 3 serait justement ce qu'il nous faut, non seulement pour fournir l'eau à la maison, mais encore comme pompe à incendie. Le diamètre du cylindre à vapeur de cette pompe est de 7 pouces et celui de l'eau de 3½ pouces. Quantité d'eau qu'elle peut lancer par minute, de 52 à 78 gallons; prix, \$400.

Récréations.—Les recommandations contenues dans la dépêche du ministère des colonies (1864) ont été suivies autant que possible par cet asile depuis sa fondation en 1861, car il a établi des fêtes régulières, des jeux, etc., pour varier la monotonie de l'existence faite à ses aliénés.

Dans beaucoup de cas, le site d'un asile augmente ou diminue ses ressources, et il doit par conséquent être pour quelque chose dans le chiffre des dépenses. Situé comme l'est celui-ci sur les bords d'un beau lac, j'ai utilisé cet avantage au profit des amusements et récréations de l'été en achetant une grande embarcation faite pour la voile ou la rame.

Dans le mois de juillet, nous avons eu un pic-nic sur une des îles. Un petit vapeur fut loué pour y transporter plus de 30 aliénés et les ramener le soir. Tous se conduisirent et s'amusèrent on ne peut mieux. Deux musiciens de l'asile en fesaient partie, et ceux qui ne dansèrent pas, c'est-à-dire le petit nombre, s'amusèrent à chanter d'abord de vieilles chansons ou des hymnes, et lorsqu'ils furent en joie, une mélodie nègre. D'autres errèrent aux alentours, cueillant des fleurs sauvages, ou allèrent jouir des douceurs du *far niente* à l'ombre d'un érable ou d'un hêtre.

Ainsi, les amusements des habitants de l'asile ne se sont pas bornés à de simples promenades dans les cours de récréation ou à des services domestiques.

Le travail et les amusements, utilisés comme moyen d'empêcher l'imagination de couvrir de sombres idées, ont été adoptés il y a 11 ans par le Dr. Workman, de l'asile de Toronto, et il se trouve avoir ainsi devancé les recommandations de la dépêche (de 1864) du ministère des colonies.

Tous les médecins-aliénistes en Canada et aux Etats-Unis ont depuis longtemps reconnu l'efficacité de ce moyen en le mettant en pratique.

La dépêche du ministère des colonies dit que les défauts de l'asile d'Orillia sont "l'exiguïté de l'espace, 500 pieds cubes, donné à chaque habitant dans les dortoirs et le manque de terrains spéciaux." Si le Bureau le permet, je ne garderais que le nombre de patients que j'ai actuellement, c'est-à-dire 128, 48 hommes et 80 femmes, dont chacun aurait en moyenne un espace de 800 pieds cubes. Les 1000 pieds recommandés par la dépêche ne pourraient être donnés sans réduire le nombre à 102.

Quant à l'extension des terrains, c'est au Bureau qu'il appartient d'en décider, en ayant déjà démontré l'importance dans de précédents rapports.

Un fait pénible à enregistrer, c'est qu'environ un sixième des patients de l'asile d'O-rillia est adonné à l'onanisme. Sans compter que ce vice est une cause d'aliénation mentale, la plupart de nos cas chroniques doivent être principalement attribués à ce fléau qui détruit tout espoir de guérison.

Comme à l'ordinaire, les différents officiers et gardes-malades ont rempli leurs devoirs respectifs avec fidélité, tout en faisant observer les règles nécessaires à la prospérité de l'institution et au bien-être de ses habitants.

L'office du dimanche est toujours célébré par le révérend M. Stewart, ministre de l'église d'Angleterre, et par le révérend M. Gray, ministre presbytérien.

Le révérend père Michel s'est toujours rendu avec empressement lorsqu'il a été appelé auprès des malades et mourants.

Les ministres de toute dénomination religieuse ont libre accès auprès de ceux auxquels ils s'intéressent.

Prix convenus pour la fourniture des principaux articles de consommation, 1864.—Bœuf, par 100 lbs., \$6.50; mouton, do., \$5; pain de 4 lbs., 7½d; thé noir, par lb., 57c.; thé vert, 85c.; café, 32c.; sucre, 11c.; farine, baril, \$1.25; riz, par lb., 5½c.; beurre, par lb., 17c.; sel, par boisseau, \$2.50; aile, par gallon, 22c.

Nécessaires.—Huile de charbon, par gallon, 45c.; bois vert, par corde, \$1; bois sec, \$1.50; souliers pour hommes, \$2; bottines do., \$2.50; pantouffles, do., \$1.75; souliers pour femmes, \$1.75; pantouffles, do., \$1.30.

Depuis l'organisation systématique de l'asile, on a veillé avec soin à l'observance de ses règles, d'où il suit que son fonctionnement a été rarement entravé. Comme conclusion, je souhaite avec ardeur que nos efforts constants en faveur de ceux pour qui cet asile est établi, soient couronnés de succès par la grâce de celui qui a pitié de ceux qui souffrent.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre respectueux serviteur,

J. ARDAGH, M.D.

Surintendant.

20 janvier 1865.

Autres renseignements statistiques, tels que demandés par la dépêche du ministre des colonies, du mois de janvier 1864.

TABLEAU I.

ÂGE DANS SES RAPPORTS AVEC LA MALADIE.

Age lors de l'admission.	Manie.		Mélancolie.		Démence.		Paralysie générale.		Epilepsie.		Autres maladies.		Total.	
	C	M ou V	C	M ou V	C	M ou V	C	M ou V	C	M ou V	C	M ou V	C	M ou V
Au-dessous de 20...	2	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	3	...
20 à 30...	4	2	6	3	8	4	3	1	2	...	3	1	26	11
30 à 40...	6	1	2	3	11	8	2	...	...	...	8	1	29	13
40 à 50...	3	5	3	2	8	6	1	1	...	...	4	1	19	15
50 à 60...	...	2	1	...	2	9	...	1	...	...	2	3	5	15
60 à 70...	...	...	1	2	2	5	...	...	...	...	...	1	3	8
70 et au-dessus.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1
Total.....													35	63

TABLEAU 2.

AGE DANS SES RAPPORTS AVEC LES RÉSULTATS.

Age lors de l'admission.	Guérison.		Soulagement.		Décès.		Non-soulagés.		Total.	
	C	M ou V	C	M ou V	C	M ou V	C	M ou V	C	M ou V
Au-dess's de 20.	2	...	...	...	...	...	1	...	3	..
20 à 30	2	..	2	...	4	1	18	10	26	11
30 à 40	1	1	1	1	2	1	25	12	29	13
40 à 50 .....	...	1	...	...	1	...	18	14	19	15
50 à 60 .....	...	...	...	...	...	1	5	14	5	15
60 à 70 .....	...	...	...	...	..	...	3	8	3	8
Au-dessus de 70	...	...	...	...	...	...	1	...	..	1
									85	63
										85
Total des malades.....										148

RAPPORT ANNUEL

SUR

L'ASILE DES ALIÉNÉS DE MALDEN

A A M H E R S T B U R G ,

POUR L'ANNÉE 1864.

Au Bureau des Inspecteurs des Asiles, Prisons, etc., du Canada.

MESSEIERS,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur cette institution, pour l'année 1864.

Au 1er janvier 1864, il y avait à l'asile 227 malades ; 31 avaient été admis ; donnant un total de 258 qui ont reçu des soins pendant l'année ; 7 ont été renvoyés et 16 sont décédés ; laissant un total de 235 malades à la fin de l'année 1864, décomposé comme suit :

	Hommes.	Femmes.	Total.
Restant au 1er janvier 1864.....	117	110	227
Admis durant "	16	15	31
Total.....	133	125	258

	Hommes.	Femmes.	Total.
Renvoyés en 1864	3	4	7
Décédés en "	8	8	16
			11
Restant au 31 décembre 1864.....	122	113	235

Par une étrange coïncidence le total des admissions, des sorties et des décès parmi les deux sexes, est le même qu'en 1863.

Sur les 7 malades qui ont été renvoyés, 6 étaient revenus à la raison, et le septième était tellement mieux que son frère la trouva assez bien pour la retirer de l'asile.

Au présent rapport sont annexés des tableaux statistiques préparés d'après le système suivi les années passées.

J'ai annexé la formule de la note VI, intitulé : " Statistiques générales de tous les asiles d'aliénés," (voir la dernière partie de la section 51, page 18, des hôpitaux et asiles des colonies) :—mais je ne pourrais, sans un travail incessant de six semaines, fournir les rap-

NOTE.—Le total de ceux qui restaient à la fin de 1863, a été porté à 226 au lieu de 227. La cause de cette erreur vient de ce que l'on n'a pas correctement enregistré l'évasion d'une femme, qui ensuite est revenue à l'asile.

ports requis par la note VII, page 38 ;—je ne comprends pas parfaitement, non plus, si on doit entendre, par cette question, la dernière année seulement ou toute la période qui s'est écoulée depuis l'ouverture de l'institution.

Toute personne familière avec les causes de l'aliénation mentale, comprend parfaitement qu'un malade peut être admis comme maniaque et devenir mélancolique ou en démence avant la fin de l'année ; pendant qu'un hypémaniaque admis durant l'année peut être, à la fin de cette même année, le plus audacieux maniaque de l'établissement. Les mêmes variations nosologiques se rencontrent dans tous les asiles d'aliénés ; et entreprendre de les décrire de mois en mois, ou d'année en année, serait chose impraticable, sans donner l'histoire détaillée de chaque cas ; et même alors les résultats pourraient, à un certain degré, être tellement confondus les uns avec les autres qu'ils paraîtraient contradictoires.

TABLEAU No. 1.—Temps durant lequel 6 malades renvoyés guéris ont été soignés à l'asile :

	Mois.	Jours.	Remarques.
No. 1.....	3	25	1re attaque.
No. 2.....	5	28	“ “
No. 3.....	4	28	“ “
No. 4.....	7	30	“ “
No. 5.....	5	10	Précédemment interné à l'asile de Toronto.
No. 6.....	3	8	1re attaque.

TABLEAU No. 2.—Une femme qui avait été internée pendant 13 ans, 7 mois et 27 jours, aux asiles de Toronto et de Malden, a été retirée par son frère, sa santé s'étant fort améliorée ; en réalité ses amis la considéraient comme rétablie.

TABLEAU No. 3.—Temps durant lequel 16 malades décédés ont été soignés dans l'asile, et cause de la mort de chacun :—

No.	Années.	Mois.	Jours.	Cause du décès.
1.....	2	1	27	Paralysie générale.
2.....	12	6	22	Phtisie.
3.....	9	3	21	“ (latente.)
4.....	1	3	14	Apoplexie.
5.....	1	3	4	Tabes mesenterica.
6.....	0	7	28	Vieillesse.
7.....	1	3	21	Dysenterie.
8.....	6	5	11	Phtisie et apoplexie.
9.....	0	8	6	Tabes mesenterica.
10.....	13	2	26	Apoplexie.
11.....	2	3	7	“
12.....	0	3	3	Maladie de Bright.
13.....	15	1	20	Hydropisie du péricarde.
14.....	10	2	8	Phtisie, (latente.)
15.....	0	2	24	Cancer de l'estomac.
16.....	12	9	7	Vieillesse.

TABLEAU No. 4.—Renseignements sommaires sur 7 malades renvoyés, dont 6 guéris et le septième beaucoup amélioré :—

No.	Age.	Sexe.	Etat Civil.	Cause présumée de la folie.	Occupation.
1	47	Femme.	Veuve.	Soucis de famille et d'amis.	Servante.
2	40	“	Mariée.	Maladie puerpérale.	“
3	20	Homme.	Célibataire.	Peur causée par la déch. d'un fusil.	Cultivateur.
4	28.	“	“	Exaltation religieuse.	“
5	35.	Femme.	Mariée.	Misère.	Servante.
6	24.	Homme.	“	Inconnue.	Cultivateur.
7	38.	Femme.	Célibataire.	Séduction et remords.	Servante.

Les âges de ceux qui ont été renvoyés varient de 20 à 47 ans.

TABLEAU No. 5.—Renseignements sommaires sur seize malades qui sont morts durant l'année :—

No.	Age.	Sexe.	Occupation.	Cause présumée de la folie.
1	32	Homme.	Cultivateur.	Anxiété mentale.
2	53	"	Inconnue.	Inconnue.
3	40	Femme.	Servante.	"
4	21	Homme.	Cultivateur.	Epilepsie.
5	28	"	Menuisier.	Fièvre cérébrale-scrofuluse.
6	76	"	Tail. de pierre	Veillesse.
7	50	Femme.	Servante.	Chagrins domestiques.
8	44	"	Vagabonde.	Epilepsie.
9	33	"	Servante.	Maladie puerpérale.
10	43	"	"	Epilepsie.
11	38	"	"	Spiritualisme.
12	24	Homme.	Forgeron.	Fièvre typhoïde.
13	35	"	Journalier.	Epilepsie.
14	58	Femme.	Servante.	Inconnue.
15	55	"	"	Cancer de l'estomac.
16	86	Homme.	Cultivateur.	Inconnue.

TABLEAU No. 6.—Renseignements sommaires sur 31 malades admis durant l'année.

No.	Age.	Sexe.	Etat civil.	Cause présumée de la folie.	Occupation.
1	28	Homme.	Célibataire.	Exaltation religieuse.	Cultivateur.
2	34	Femme.	Mariée.	Inconnue.	Servante.
3	47	"	"	Chagrins.	"
4	20	Homme.	Célibataire.	Peur de la décharge d'un fusil.	Cultivateur.
5	35	"	Marié.	Exaltation religieuse.	"
6	35	Femme.	Veuve.	Indigence.	Servante.
7	35	Homme.	Marié.	Héréditaire.	Cultivateur.
8	22	"	"	"	"
9	54	"	Célibataire.	Inconnue—Suicidale.	Charpentier.
10	44	"	"	Revers—Paralysie générale.	Cultivateur.
11	50	"	"	Inconnue.	Charretier.
12	37	"	"	"	Cultivateur.
13	30	Femme.	Mariée.	Fièvre puerpérale.	Servante.
14	38	Homme.	Célibataire.	Adversités.	Tail. de pierre
15	46	Femme.	"	Epilepsie.	Couturière.
16	33	"	Mariée.	Inconnue.	Servante.
17	24	Homme.	Célibataire.	Paralysie générale.	Forgeron.
18	55	Femme.	Veuve.	Perte de biens.	Servante.
19	43	"	Célibataire.	Inconnue.	Couturière, etc
20	37	"	Mariée.	Inconnue—Suicidale.	Servante.
21	66	Homme.	"	Inquiétude.	Cult. et meun.
22	25	Femme.	"	Inconnue.	Servante.
23	40	"	Célibataire.	Epilepsie.	"
24	50	Homme.	Marié.	Maladie du cerveau.	Cultivateur.
25	50	"	"	Inconnue.	Tailleur.
26	42	Femme.	"	"	Couturière.
27	20	"	Célibataire.	"	Servante.
28	35	"	"	"	"
29	43	"	Mariée.	Intempérance.	Servante.
30	56	Homme.	"	"	Aubergiste.
31	50	"	Inconnu.	Inconnue.	Inconnue.

TABLEAU No. 7.—Sur les trente-et-un malades qui ont été admis,—trois étaient bien instruits,—quinze étaient capables de lire et d'écrire,—dix ne savaient que lire—le degré d'instruction de deux était inconnu—et un était illettré.

Le temps de la durée de l'aliénation, antérieurement à l'admission, autant qu'on a pu le constater, a été de :—

Moins de 3 mois.....	7
De 3 à 12 "	6
De 1 à 2 ans.....	5
De 2 à 3 "	5
De 3 à 11 "	3
De 17 "	1
Inconnu	4
Total.....	31

TABLEAU No. 8.—Comtés d'où sont venus les malades admis durant l'année :—

Comtés.	No.	Venant de la prison.	Envoyés par des amis.
Norfolk.....	1	1	0
Oxford.....	7	4	3
Middlesex.....	11	6	5
Elgin.....	1	1	0
Kent.....	4	2	2
Essex.....	6	1	5
Lambton.....	1	0	1
Total.....	31	15	16

TABLEAU No. 9.—Indiquant le nombre des malades qui ont été transférés de l'asile de Toronto, ainsi que celui des premières admissions à Malden, avec les résultats obtenus :

	Transférés et admis.	Renvoyés.	Evadés.	Décédés.	Restant.
Transférés de Toronto — Hommes.....	119	8	2	23	91
Femmes....	95	2	1	12	80
Total.....	214	5	3	35	171
Premières admissions à Malden—Hommes.....	48	9		8	31
Femmes.....	54	16		5	33
Total.....	102	25	—	13	64
Grand total.....	316	30	3	48	235

TABLEAU No. 10.—Temps pendant lequel sont restés dans l'asile 30 malades qui ont été renvoyés, guéris et soulagés :—

Guéris durant la 1ère année dans l'asile.....	21
" " 6e " "	1
" " 8e " "	1
" " 10e " "	1
" " 13e " "	1
	25
Soulagés durant la 1ère année dans l'asile.....	5
	30

TABLEAU No. 11.—Nationalités de 31 malades admis durant l'année 1864 :—

Canada	12
Irlande	10
Angleterre.....	5
Ecosse.....	3
Etats-Unis.....	1
	31

STATISTIQUES GENERALES.—TABLEAU No. 1.

Nombre restant au 1er janvier 1864.	Admis durant l'année 1864.	Moyenne des aliénés durant l'année 1864.	Décès.	Renvoyés.			Durée moyenne de séjour à l'asile des malades qui y sont morts ou qui ont été renvoyés durant l'année 1864.	Nombre des aliénés, entrés à l'asile avant 1864, qui y demeurent encore.
				Guéris.	Soulagés.	Non soulagés.		
117	16	120	8	3	.....	.....	110
110	15	112	8	3	1	.....	100
227	31	232	16	6	1	.....	210
Total								

TABLEAU No. 2.

	Restant des années précédentes.		Admis durant l'année 1864.		RENNVOYES.				DECEDES.	
	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Guéris.		Soulagés.		Hommes.	Femmes.
					Hommes.	Femmes.	Homme.	Femme.		
Manie	32	29	11	7	2	.....	.....	.....	2	1
Mélancolie.....	9	11	3	6	1	.....	1	.....	.....	4
Démence.....	68	63	.....	1	.....	.....	.....	.....	4	3
Paralyse générale	4	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
Epilepsie	4	5	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Autres maladies	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	117	110	16	15	3	.....	1	.....	8	8

TABIEAU No. 3.—OBITUAIRE POUR L'ANNEE 1864.

Nombre.	Date de la dernière admission et du décès.		Age lors du décès et état civil.		Etat corporel et intellectuel lors de l'admission.	Durée (et cause ?) de la maladie.			Designation de la cause de la mort.	A, signifié qu'il y a eu autopsie.	
	Admission.	Décès.	Age.	Célibataire.		Marié ou veuf.	Année.	Mois.			Jours.
1	15 nov. 1861.....	2 janv. 1864.....	32	1	.....	.....	2	1	27	Paralysie générale..	
2	12 juillet 1851.....	4 janv. 1864.....	53	.....	1	.....	12	6	22	Phtisie.....	
3	21 sept. 1854.....	12 janv. 1864.....	40	.....	1	Mélancolique et con-	9	3	21	Phtisie (latente)...	
4	28 fév. 1863.....	14 juin 1864.....	21	1	.....	.....	1	3	14	Apoplexie.....	A.
5	19 nov. 1862.....	22 juillet 1864.....	26	1	.....	Paralysie générale..	1	3	4	Tabes mesenterica..	A.
6	7 déc. 1863.....	4 août, 1864.....	76	.....	1	En démence sénile, faible	.....	7	28	Vieillesse.....	
7	21 nov. 1862.....	11 août 1864.....	51	.....	.....	Paralysie générale..	1	3	21	Dysenterie.....	A.
8	17 mars 1858.....	25 août 1864.....	44	.....	1	Mélancolique, bon.....	6	5	11	Phtisie, apoplexie..	A.
9	21 déc. 1863.....	27 août 1864.....	34	.....	1	Manie puerpérale.....	.....	8	6	Tabes mesenterica..	A.
10	29 mai 1861.....	22 oct. 1864.....	43	1	.....	En démence, épileptique	13	2	26	Apoplexie.....	A.
11	13 fév. 1862.....	30 oct. 1864.....	38	1	.....	Mélancolique, bon.....	2	3	7	Apoplexie.....	A.
12	20 août 1864.....	21 nov. 1864.....	24	1	.....	Paralysie générale, très-	.....	3	3	Maladie de Bright..	A.
13	11 oct. 1849.....	29 nov. 1864.....	35	1	.....	En démence, épileptique.	15	1	20	Hydropéricarde....	A.
14	23 sept. 1854.....	29 nov. 1864.....	58	.....	1	En démence, consumptif.	10	2	8	Phtisie (latente)...	
15	8 sept. 1864.....	1er déc. 1864.....	55	.....	1	Mélancolique, émacié.	.....	2	24	Cancer de l'estomac	
16	26 fév. 1864.....	3 déc. 1864.....	86	.....	1	En démence, bon.....	12	9	7	Vieillesse.....	

Dans tous les tableaux ci-dessus, les idiots sont inclus dans la catégorie des malades en démence. Sept des malades qui sont morts durant l'année étaient sujets à des accès d'épilepsie et d'apoplexie.

EXPOSÉ DES AUTOPSIES LES PLUS INTÉRESSANTES.

I.

J. L. S.—Natif d'Irlande, âgé de 25 ans, fut admis à l'asile de Malden le 19 novembre 1862. Il était d'un tempérament faible, de taille moyenne et exerçait le métier de charpentier. Pendant qu'il était en Irlande il avait une fois été employé à travailler à des réparations exécutées au toit d'un des châteaux de Son Excellence Lord Mönck; il était continuellement agité et dans de continuelles alarmes s'imaginant qu'il s'était approprié un peu de cuivre pris sur la toiture. Il présentait plusieurs des symptômes de la paralysie générale, tels que bégaiement et démarche chancelante, etc., etc. Il était paresseux, taciturne et égoïste, et aimait généralement à être seul. La diathèse scrofuleuse était très-prononcée chez lui; et un examen minutieux de la poitrine fit voir que la maladie des poumons était fort avancée. Il toussait et crachait beaucoup de matières tuberculeuses. Enfin une diarrhée colliquative le fit mourir le 22 juillet 1864.

Autopsie.—Les os du crâne minces. Peu de matière grise dans la substance cérébrale, mais normale dans la partie cérébellaire du cerveau. Le poumon droit presque solidifié par des dépôts tuberculaires; le gauche plus sain, mais bien malade; les deux poumons attachés au thorax par des adhésions pleurétiques étendues. Le mésentère était engorgé et les glandes mésentériques énormément gonflées par des dépôts scrofuleux. Les petits intestins étaient enflammés, de nombreux petits ulcères se trouvaient sur la surface muqueuse, et un surtout, plus étendu que les autres, paraissait avoir pénétré les tuniques intestinales; la membrane muqueuse de cette partie des intestins était très ramollie et très-détachée. Les autres organes thoraciques et abdominaux paraissaient sains.

II.

M. B.—Native d'Irlande, mariée, âgée de 30 ans, fut admise à l'asile de Toronto le 29 mai 1851; elle fut transférée à Malden le 17 décembre 1859, et y mourut le 22 octobre 1864. Pendant tout le temps qu'elle est demeurée à l'asile elle a été sujette à de fréquentes, sévères et pénibles attaques d'épilepsie et d'apoplexie; (elles se sont répétées quelquefois jusqu'à douze fois en vingt-quatre heures). Elle fut toujours paresseuse, négligente, malpropre et nonchalante; mais de mauvaise humeur, revêche et querelleuse. Sa santé paraissait généralement bonne, quoique ses fréquentes convulsions l'eussent beaucoup émaciée avant sa mort.

Autopsie.—Substance cérébrale ramollie presque à la consistance de la crème; lorsqu'elle fut enlevée du crâne elle s'est aplatie, et une légère pression l'a réduite en gelée pulpeuse. Les matières, eendrée et médullaire, apparurent avoir existé autrefois en proportion égale l'une et l'autre. Aucune protubérance anormale n'a été observée sur la surface interne des os du crâne. Les lobes supérieurs des deux poumons étaient sains, tandis que le lobe inférieur de chaque poumon était parsemé de tubercules. De légères adhésions pleurétiques existaient de chaque côté de la poitrine. Le foie était légèrement marbré; la rate contenait une quantité de petites substances dures et cartilagineuses, et les petits intestins étaient légèrement enflammés.

Remarque.—On ne rencontre pas ordinairement, en pathologie, le ramollissement du cerveau chez un épileptique ainsi que des dépôts tuberculaires commençant dans les lobes inférieurs du poumon.

III.

P. C.—Fille âgée de 36 ans, aliénée pendant dix ans, fut admise à Malden le 13 février 1862, et y mourut d'apoplexie le 30 octobre 1864. Pendant son séjour à l'asile elle était ordinairement tranquille, mais paresseuse et négligée. Quelquefois elle devenait violente et querelleuse, usant de langages obscènes et manifestant une forte tendance à s'évader. En octobre elle eut une violente attaque d'apoplexie, dont elle ne se releva jamais.

Autopsie.—Le crâne a été enlevé facilement. Les os du crâne très-durs et très-épais ne contenaient qu'une petite quantité de diploë. La dure-mère présentait des marques d'inflammation en plusieurs endroits. La substance cérébrale était molle et les veines étaient gorgées de sang. On trouva trois cavités remplies de sang coagulé dans le lobe cérébral anté-

rier droit; le premier était situé près du sommet du lobe; le second immédiatement derrière; le troisième près de la grande aile du sphénoïde; ce dernier, de la grosseur d'environ un petit œuf de poule, laissait voir l'extrémité rupturée d'un petit vaisseau sanguin; les deux autres presque aussi larges qu'un marbre ordinaire. Toutes les cavités étaient tapissées d'une membrane épaisse. Il n'y avait aucune lésion correspondante du côté opposé; mais la partie du cerveau située immédiatement au-dessus de l'orbite gauche était aussi coriace que du cuir tanné et remplie de porosités. Il y avait tout autour du cœur un demi pouce d'épaisseur de graisse dans laquelle le tissu musculaire de cet organe paraissait dégénérer. Le thorax et l'abdomen étaient couverts de tissu d'un pouce à un pouce et demi d'épaisseur, et l'épiploon en était chargé.

IV.

J. R.—Célébataire, âgé de 24 ans, né en Canada, forgeron, fut admis à l'asile de Malden le 20 août 1864, et y mourut le 22 novembre de la même année. A l'époque de son admission il présentait tous les symptômes de la paralysie générale la plus aggravée, et pendant tout le temps qu'il est demeuré à l'asile il n'a pas laissé le lit excepté le temps qu'il fallait pour le laver et le changer. Sa folie, qui a eu peu de durée, était attribuée à la fièvre typhoïde. Pendant son séjour à l'asile il lui a été tout à fait impossible de faire usage de ses membres; il parlait peu et il fallait le faire manger comme un enfant. Après un certain temps, de douloureux escarres (*bed-sores*) se formèrent sur son corps, dont il semblait complètement ignorer l'existence, et il expira enfin dans un état très-avancé d'émaciation.

Autopsie.—A l'intérieur des cavités du crâne les élévations et les dépressions osseuses correspondant aux convolutions du cerveau étaient très-marquées, surtout dans les fosses intérieures. La quantité relative de substance cérébrale était presque normale. Les lobes cérébraux étaient très-indurés. Le cervelet, de même que le pont de varole et la moëlle allongée étaient entièrement ramollis. L'arachnoïde et la pie-mère indiquaient une inflammation antécédente. Le péritoine indiquait une péritonite active d'un caractère chronique. Les reins étaient mous, congestionnés et très-gonflés, (surtout le gauche, dans lequel on trouva un petit calcul), forme de maladie de Bright causée par la rétention d'urée dans le système; ce qui tendrait aussi beaucoup à prouver l'état inflammatoire des membranes séreuses et des autres tissus.

V.

J. B.—Célébataire, âgé de 20 ans, cultivateur, né en Irlande, fut admis, le 11 octobre 1849, à l'asile provincial des aliénés de Toronto, et fut transféré à Malden le 3 octobre 1859, et y mourut le 29 décembre 1864. Ce malade était généralement tranquille et inoffensif; mais lorsqu'il s'apercevait qu'il n'était pas observé ou qu'il se trouvait dans une foule, il pouvait donner un fort coup de poing à l'un de ses camarades ou le frapper sur la figure du revers de la main. Il était paresseux et négligé, et sujet à de fréquentes attaques d'apoplexie.

Autopsie.—Poitrine bombée. Le cuir chevelu était épais et se séparait facilement des os du crâne. Près de la fontanelle postérieure il y avait à peu près deux onces de sang épanché entre l'arachnoïde et la pie-mère. Le cerveau en général était très dur. Le poumon droit sain; la cavité gauche de la plèvre était oblitérée; et le poumon gauche consistait, dans les lobes supérieurs, de cavités comprimées (qui contenaient une petite quantité de pus), et, dans la lobe inférieur, de tubercules endurés. Dans les cavités de péricarde, il y avait à peu près douze onces (dont neuf onces furent mesurées et à peu près trois répandues, d'un fluide fibrineux, jaunâtre et filamenteux. Des adhésions fermes existaient au sommet de la cavité. On trouva plusieurs petits modules sur les valves triangulaires; et presque toute la structure musculaire du cœur avait subi la dégénération graisseuse. Le foie était congestionné et la vésicule biliaire contenait un gros calcul. Les reins étaient gonflés, congestionnés et ramollis. Les autres viscères internes parurent être dans une condition normale.

La salle de couture, sous la surveillance d'une couturière compétente, continue d'être d'un grand avantage moral pour les patientes, tout en leur étant d'une grande utilité ainsi que pour l'institution.

La valeur des produits de notre terre et de notre jardin s'élève à près de \$2,700. Si le Bureau veut bien prendre en considération le peu de temps qu'ils sont en culture, (depuis 1861,) je crois qu'il aura lieu d'être satisfait de la diminution de notre dépense annuelle (résultant de la récolte des légumes qu'il aurait fallu acheter autrement,) et cela, sur une plus petite étendue de terrain que les institutions du même genre que la nôtre, renfermant moins de pensionnaires, exploitent comme jardins. De fait, il est douteux qu'il existe en Canada beaucoup de lots de terre, de même étendue que le nôtre, qui aient pu donner, sous les circonstances les plus favorables, de meilleurs résultats.

Pendant l'automne, 450 verges de briselame furent faites. Cette construction s'étend maintenant tout le long du rivage qui borde la terre de l'asile, sur une distance de 1,144 verges, ou près de deux tiers de mille.

L'espace entre les bâtisses en brique a été construit cette année; ce qui nous a permis de disposer de 6 à 8 places de plus dans le département des femmes. D'ailleurs, il n'y a pas un seul lit de vacant dans le département des hommes.

Le petit engin et la chaudière, achetés par le Bureau, seront bientôt en état de fonctionner. Cette machine sera un grand bienfait pour l'institution. Elle épargnera les dépenses occasionnées par les chevaux, pompera l'eau à moins de frais et avec plus de rapidité; ce sera une protection de plus (la meilleure de fait) pour le cas où malheureusement un incendie viendrait à se déclarer dans quelqu'un des corps de nos édifices, dont la plupart sont de bois.

On a aussi effectué d'autres améliorations de moindre importance qui ont contribué à augmenter le bien-être de l'établissement.

Ci-incluse est la liste des effets en usage dans l'asile.

J'annexe aussi un état des dépenses pour l'année 1864. Le compte des viandes est plus considérable qu'à l'ordinaire; ceci est dû en partie aux nouveaux arrangements de comptabilité qui nous empêchent de transmettre à l'honorable receveur-général l'argent provenant de la vente des peaux, etc.; et, en partie, à l'achat de bêtes à cornes pendant la saison d'automne, quand elles sont à bas prix, (\$4 par cent livres), et qui sont destinées à être abattues en mars et avril, époque où le bœuf vaut généralement \$7 à \$8 par cent livres; ce qui aura l'effet de diminuer la dépense de 1865.

Nous continuons d'être redevables aux ministres des différentes dénominations religieuses qui viennent officier à l'asile deux fois chaque dimanche et quelquefois dans l'après-midi d'un jour de semaine.

Les propriétaires du "*Essex Record*," (journal hebdomadaire) et du "*Essex Journal*," (hebdomadaire), continuent de mériter nos plus sincères remerciements pour l'envoi gratis de leurs intéressantes feuilles.

Une autre année apparaît avec "ses soleils et ses ombres." Dans l'espoir que votre Bureau exercera sur l'institution une surveillance prudente, douce et éclairée, et implorant l'aide de la sagesse infinie pour les efforts que nous faisons dans le but d'améliorer les afflictions de nos semblables,

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très-obéissant serviteur,

ANDREW FISHER, M.D.,
Surintendant Médical.

RAPPORT ANNUEL

DES

L'ASILE DES ALIÉNÉS DE ROCKWOOD,

POUR 1864.

A Edmund A. Meredith, Ecr., James M. Ferres, Ecr., Terence J. O'Neill, Ecr., et F. Z. Tassé, Ecr., Inspecteurs d'Asiles, Prisons, etc., pour la province du Canada.

KINGSTON, C. O., le 8 février 1865.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de transmettre, ci-inclus, pour l'instruction du Bureau, un état du nombre des aliénés soignés dans l'asile de cette place durant l'année 1864.

Les résumés suivants sont extraits du registre quotidien et des registres d'entrée, de sortie et de décès :—

Nombre des aliénés soignés dans l'asile durant l'année 1864.....	122
Nombre des aliénés dans l'asile le 31 décembre 1864.....	98
Aliénés criminels et aliénés dangereux à l'état de liberté envoyés, en vertu de mandats, des prisons de comté en 1864.....	15
Condamnés aliénés envoyés du pénitencier à l'asile, en 1864.....	11
	—122
Nombre d'aliénés dans l'asile temporaire du pénitencier le 31 déc. 1864....	48
Nombre d'hommes aliénés dans le nouvel asile à Rockwood, le 31 décembre 1864.....	22
Nombre de femmes aliénées dans l'asile temporaire à Rockwood, le 31 décembre 1864.....	25
Nombre de sorties et de guérisons en 1864.....	16
Nombre de décès en 1864.....	11
	—122

Comme on le voit ci-dessus, onze condamnés aliénés sont venus du pénitencier provincial pendant l'année, ou ont été transférés de la prison à l'asile, peu de temps après leur arrivée des prisons de comté. Neuf détenus sont sortis de l'asile pendant l'année après avoir été guéris, et un condamné aliéné y est mort de phtisie pulmonaire. La moyenne des décès, en 1864, a été de 9.01. En 1863, elle avait été de 3.63.

J'ai cru qu'il était de mon devoir, dans mes précédents rapports annuels, d'insister auprès du Bureau sur l'importance que l'on devait attacher à l'achèvement de la bâtisse nouvelle à Rockwood, afin de pouvoir transférer les aliénés qui habitent le soubassement du pénitencier à l'édifice qu'on leur y prépare. Le Bureau a secondé mes efforts par tous les

moyens à sa disposition, et j'espère qu'en peu de jours je serai en mesure de pouvoir transférer les aliénés du pénitencier, où quelques-uns d'entre eux y sont détenus depuis 1855. La partie de la nouvelle bâtisse que l'on prépare pour leur réception, peut être arrangée pour recevoir 125 hommes aliénés. L'asile temporaire des femmes en reçoit 25. A partir du mois de février 1865, nous pourrions fournir le logement à 150 patients, et, à la fin de l'année, il y aura place pour près du double de ce nombre.

S'il arrivait que l'exécutif, agissant sur la recommandation du Bureau, fit du nouvel asile, lorsqu'il sera complété, l'asile de la division Est du Haut-Canada, il serait rapidement rempli par les aliénés qui y seraient envoyés des comtés adjacents. Il est pratiquement de fait que cet asile devient l'asile de la division Est de la province supérieure. Tel que le statut le comporte à présent, les patients des comtés du nord et de l'est de Kingston, qui tombent en général sous l'action de la loi qui pourvoit à la bonne garde des aliénés qu'il est dangereux de laisser en liberté, sont envoyés ici en vertu de mandats au lieu d'être dirigés sur Toronto par Kingston, comme ce serait le cas s'il n'existait pas d'asile ici. Les comtés, naturellement portés à faire des économies, envoient leurs aliénés à l'asile le plus proche, et comme personne ne tient à se porter caution de la bonne conduite d'un lunatique, il n'est pas difficile aux autorités de comté de mettre sous l'action de la loi en force, à laquelle j'ai fait allusion, les cas qui se présentent; c'est, à un certain degré, éluder le statut. Si le parlement sanctionnait un changement dans la loi et convertissait cette institution en un asile pour le district, les patients y seraient reçus comme à Toronto, et on ne pourrait plus éluder la loi.

J'inclus aussi les tableaux statistiques requis par le Bureau. Je me suis abstenu d'entrer dans aucune analyse générale des cas, que je ne ferai que lorsque les patients seront transférés dans le nouvel asile. Mais un item des tableaux mérite attention. Le registre des mortalités dans les différentes institutions fera voir que, depuis l'établissement de l'asile de Rockwood, en 1857, la durée moyenne du séjour des patients, du sexe féminin avant la mort, y a été de 61 mois. La durée moyenne du séjour des hommes aliénés, qui sont morts dans le soubassement du pénitencier, depuis l'établissement de l'asile, en 1855, est de 30½ mois, ou environ la moitié du temps. La durée moyenne du séjour des femmes aliénées, avant la mort, dans l'asile de Rockwood, pour l'année 1864, est de 73½ mois. La durée moyenne du séjour des hommes qui sont morts dans le soubassement du pénitencier, durant la même année, est de 27¾ mois, ce qui est juste le tiers. Dans un cas, deux patients sont morts durant la même période qu'une des aliénées. Dans un autre cas, trois hommes sont morts en même temps qu'une femme. Cette grande disproportion expliquera et justifiera, je l'espère, mon désir ardent de voir les patients transférés dans une localité plus salubre. Il est vrai que l'état sanitaire des patients a été généralement bon, et que les aliénés, qui habitent le pénitencier, ont échappé à la fièvre typhoïde qui a sévi parmi les condamnés de cette institution; mais le fait établi n'est pas sans signification, puisqu'il démontre combien est nécessaire la nouvelle bâtisse de Rockwood, spécialement si l'on tient compte des rapports du Bureau au sujet du grand besoin d'asiles pour la réception des aliénés de la province.

J'ai l'honneur d'être,
Messieurs,
Votre très-obéissant-serviteur,

J. P. LITCHFIELD, M.D.,
Surintendant Médical de l'Asile.

ASILE DES ALIÉNÉS DE ROCKWOOD, KINGSTON, CANADA OUEST.—
TABLEAU I.

	Nombre d'aliénés au 1er janvier de l'année dernière.	Admis durant l'année subséquente.	Moyenne des détenus durant cette même année.	Décédés.	Sortis.			Durée moyenne du séjour de ceux qui sont décédés ou qui sont sortis dur. l'an.	Nombre de ceux qui, ayant été internés avant cette même ann., y sont encore.
					Guéris.	Soulagés.			
Hommes* ...	72	21	72	9	13	1	.....	21 mois.	55
Femmes.....	26	3	25	2	1	1	.....	63 mois.	22
Total	98	24	97	11	14	2	.....	84 mois.	77

*Un homme de couleur.

J. P. LITCHFIELD, M.D.,
Surintendant Médical de l'Asile.

Kingston, C. O., 1er janvier 1865.

ASILE DES ALIÉNÉS DE ROCKWOOD, KINGSTON, CANADA-OUEST.—
TABLEAU II.

	Restant des années précédentes.		Admis durant l'année.		Sortis.				Décédés.		Durée moyenne du séjour de ceux qui sont morts ou qui sont sortis durant l'année.	
	H.	F.	H.	F.	Guéris.		Soulagés.		H.	F.	H.	F.
					H.	F.	H.	F.				
Manie*.....	40	15	15	3	12	1	1	1	7	2	31mois	78mois
Mélancolie	5	2	3	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	2 "	.....
Démence	8	4	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48 "	.....
Paralysie générale.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
Epilepsie	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Autres formes.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

*Un homme de couleur.

J. P. LITCHFIELD, M.D.,
Surintendant Médical de l'Asile.

Kingston, C. O., janvier 1865.

ASILE DES ALLIÉS DE ROCKWOOD, KINGSTON, CANADA OUEST.

TABLEAU III.—OBITUAIRE POUR L'ANNÉE.

Numéro au registre ou nom.	Date de la dernière admission et du décès.	Age, lors du décès, célibataire ou marié ou veuf avant l'admission.	Etat mental et corporel lors de l'admission.	Durée et cause de la maladie.	Désignation de la cause de la mort.	Autopsie et poids des organes en onces avoir-du-poids.
Edward Kolb.....	Admis le 18 décembre 1863, décédé le 3 janvier 1864.	Agé de 55 ans, marié.	Manie chronique, épuisement extrême.	Deux semaines, intempérance.	Erysipèle, général.	
Luko Boyde.....	Admis le 27 août 1863, décédé le 19 janv. 1864.	Agé de 40 ans, marié.	Manie aigue, débilité et violente excitation nerveuse.	Cinq mois, intempérance.	Phtisie, pulmonaire....	Tubercules sur les poumons.
Stephen Weaver.....	Admis le 29 juin 1857, décédé le 11 fév. 1864, rié.	Agé de 42 ans, marié.	Manie chronique, serofuleuse.	Sept ans, hérédi-taire.	Phtisie pulmonaire....	Poumons remplis de tubercules et de cavités.
Michael Levy.....	Admis le 5 mars 1861, décédé le 12 mars 1864.	Agé de 29 ans, célib.	Manie chronique, affections serofuleuses.	Trois ans, hérédi-taire.	Phtisie pulmonaire....	Poumons remplis de tubercules.
John McKelroy.....	Admis le 15 novembre 1859, décédé le 6 avril 1864.	Agé de 58 ans, célib.	Manie chronique, débilité extrême.	Quatre ans, intempérance.	Phtisie pulmonaire....	Tubercules sur les poumons.
Thomas Ferguson.....	Admis le 5 mars 1861, décédé le 5 mai 1864.	Agé de 24 ans, célib.	Manie chronique, paralytic.	Quatre ans, exposition aux int. de la saison.	Phtisie pulmonaire....	Tubercules sur les poumons.
Alice Ryan.....	Admise le 19 déc. 1858, décédée le 18 mai 1864.	Agée de 36 ans, célib.	Manie aigue, grande débilité.	Six ans, habitudes irrégulières.	Phtisie pulmonaire....	Tubercules sur les poumons.
Daniel Hall*.....	Admis le 18 août 1862, décédé le 23 mai 1864.	Agé de 28 ans, marié.	Manie périodique, bon.	Deux ans, congénitale.	Phtisie pulmonaire....	Tubercules sur les poumons.
Sarah Ashley.....	Admise le 26 juin 1863, décédée le 13 sept. 1864.	Agée de 30 ans, marié.	Manie chronique, faible.	Six ans, chagrins domestiques.	Hydropisie et débilité générale.	
John Watson.....	Admis le 4 mars 1863, décédé le 10 déc. 1864.	Agé de 48 ans, célib.	Manie chronique, faible.	Vingt mois, habitudes irrégulières.	Phtisie pulmonaire....	Cavité du poumon.
Francis Morrison.....	Admis le 28 nov. 1864, décédé le 27 déc. 1864.	Agé de 45 ans, marié.	Mélancolie, épuisement extrême.	Un mois, malheur pécuniaire.	Phtisie pulmonaire....	

* Homme de couleur.

J. P. LITCHFIELD, M. D.,
Surintendant Médical de l'Asile.

Kingston, C. O., 1er janvier 1865.

RAPPORT

DU

PRÉFET DU PÉNITENCIER PROVINCIAL,

POUR L'ANNÉE 1864.

Au Bureau des Inspecteurs de prisons, asiles, etc.

MESSIEURS,—Le secrétaire du Bureau ayant attiré mon attention sur la nécessité de faire mon rapport à bonne heure, comme préfet de l'institution, et de faire faire aussi celui des officiers attachés au pénitencier, je me suis efforcé de me conformer à ses désirs sous le plus court délai possible.

Il est de la plus grande importance pour le public que les affaires générales de cette importante institution soient soumises à la législature de la province dans le cours de la session actuelle, afin que le pays sache ce qui a été fait à l'égard de son administration générale. Il est vrai qu'un grand nombre de personnes visitent l'institution chaque année, mais elles ne peuvent que *voir* les édifices et les détenus, sans pouvoir entrer dans les détails. En conséquence, il serait désirable, si l'on veut que le public puisse voir plus clairement les affaires générales de l'établissement, qu'un plus grand nombre d'exemplaires de vos rapports annuels fût envoyé à l'officier exécutif de cette institution pour distribution.

Puisque j'en suis sur le sujet des visiteurs de l'institution, je recommanderais instamment d'exiger un prix d'entrée de trente sous par personne, pour tous ceux dont l'entrée n'est pas autorisée par acte du parlement. C'est là une question assez importante, car il arrive parfois que deux ou trois gardiens sont employés à accompagner les visiteurs. Ce prix d'entrée, bien que minime, aurait l'effet de diminuer le nombre de ceux qui n'ont apparemment d'autre intérêt que de voir et être vus, et de regarder les malheureux détenus et les édifices, lesquels méritent certainement d'être vus.

Il est essentiel que cette institution soit considérée comme étant un lieu de punition pour ceux qui ont enfreint les lois du pays, et il faut leur faire bien comprendre que leurs crimes méritent un châtement, qui doit être infligé avec fermeté, tempéré par le jugement et l'humanité.

Après avoir fait ces remarques préliminaires, je désire qu'il soit bien compris que je veux faire un rapport détaillé de tout ce qui s'est fait d'important dans le cours de l'année 1864.

ACCIDENTS SURVENUS EN 1864.

J'ai le plaisir d'informer votre Bureau que les accidents survenus aux détenus durant l'année, dans l'accomplissement de leurs travaux, n'ont pas été graves; et si l'on considère la nature des différents ouvrages qui se font; je crois que l'on a raison d'en être reconnaissants.

Voici les plus graves :—

Le 3 mai 1864, le détenu Henry Cromwell est tombé dans l'une des bouilloires de la buanderie, à la suite de quoi il fut 41 jours à l'infirmerie.

Le 9 mai, le détenu John Boyce tomba à l'asile de Rockwood, et il resta 12 jours à l'infirmerie.

Le 9 juillet, le détenu John Watt, junior, tomba dans l'atelier de menuiserie et se cassa la jambe ; il resta 58 jours à l'infirmerie avant de pouvoir retourner à l'ouvrage.

Le 22 du même mois, le détenu William Jessman se disloqua et se brisa un membre en tombant à Rockwood, et il fut 45 jours à l'infirmerie avant de reprendre son travail.

Je suis heureux de pouvoir dire que ces détenus sont aujourd'hui à l'ouvrage. Un certain nombre de légers accidents sont survenus aux détenus, mais si ceux qui les ont éprouvés avaient été en dehors de ces murs, ils n'y auraient pas fait attention, et par conséquent je n'ai pas cru devoir les énumérer avec ceux qui précèdent.

TRAVAUX DANS LE PÉNITENCIER, A ROCKWOOD ET SUR LA FERME.

Le premier ouvrage important qui soit fait par les détenus est l'asile d'aliénés de Rockwood. On a travaillé à l'aile occidentale durant la dernière saison de travail, et je suis heureux de pouvoir dire que les travaux ont été poussés avec une assez grande vigueur pour permettre d'en couvrir une grande partie, bien que le ferblanc n'ait pas encore été posé.

Cet édifice a enfin attiré l'attention du public, et l'on en parle comme d'une bâtisse solide et bien finie, et comme étant parfaitement adaptée au but auquel elle est destinée.

L'architecte, M. Coverdale, a constamment surveillé les travaux, et a été extrêmement particulier pour tous les détails qui s'y rattachent.

Personne, excepté ceux qui ont vu de leurs yeux les progrès des travaux, ne peut se faire une idée des égoûts qui entourent et traversent l'édifice partout où l'on a pu le croire nécessaire. De fait, je puis dire avec assurance que ce n'est que parce que l'on avait les bras à volonté que l'on a pu faire un pareil système de drainage, etc., toutes les excavations étant faites dans le roc, et en même temps faire autant de progrès avec une bâtisse aussi forte et aussi vaste, qui, je l'espère, restera longtemps comme un monument de l'habileté et de la persévérance de l'architecte, ainsi que du travail et de l'énergie des détenus.

Les améliorations suivantes ont été faites sur la ferme du pénitencier, savoir : un champ a été déblayé des pierres qui l'encombraient et labouré pour la première fois, dans le but de cultiver plus de légumes pour l'usage des détenus. On a aussi fait quelques améliorations dans la cour qui entoure la porcherie. Le chemin qui y conduit a été réparé, ainsi que celui de la grange.

Les changements opérés à l'intérieur des murs du pénitencier se rattachant aux contrats faits avec MM. Thompson, Roux et Cie., lesquels ont été jugés convenables par le Bureau des Inspecteurs en conséquence du nombre de détenus employés dans la cour à des travaux improductifs, comme de casser de la pierre, etc., ainsi que pour introduire une branche de travail mécanique qui sera plus tard avantageuse aux détenus et à l'institution. Afin de permettre l'exécution de ce contrat, il devint nécessaire de donner de l'espace suffisant aux entrepreneurs. Dans ce but, le Bureau des Inspecteurs, avec le consentement de l'entrepreneur d'ébénisterie, Samuel T. Drennan, écr., prépara d'autres salles d'ateliers, ce que l'on fit dans les ateliers de l'ouest, dont le soubassement était occupé par des tailleurs de pierre et des salles de bain, qui prenaient une partie du soubassement et du rez-de-chaussée. Les travaux qu'il fallut faire pour permettre l'exécution du contrat de MM. Thompson, Roux et Cie., sont une grande cheminée de 96 pieds de hauteur, appelée cheminée d'air, et trois fournaies, ainsi que des réparations considérables aux planchers. Une bâtisse qui entoure la coupole des entrepreneurs et une petite cheminée, ont été construites par les détenus, mais aux frais des entrepreneurs. Il a aussi été construit deux fours à loque et une salle de patrons. Les détenus ont aussi aidé à la pose du mécanisme qui se rattache à l'engin à vapeur, destiné à l'exploitation du fer malléable, et je suis heureux de pouvoir dire que tous les arrangements préliminaires à l'égard de ce contrat sont terminés, au moins en ce qui concerne cette institution. Il ne reste plus maintenant aux entrepreneurs qu'à commencer leur exploitation. Et quand on réfléchit à l'étendue des ateliers qui leur ont été accordés, on a toute raison d'espérer que l'entreprise marchera de manière à servir les intérêts des entrepreneurs et de l'institution, par l'emploi du travail des détenus.

En conséquence du grand espace donné aux entrepreneurs des ouvrages en fer malléable, il a fallu construire une boutique en bois pour les casseurs de pierre et les épilucheurs d'étoupe, ainsi qu'une nouvelle bâtisse pour les pompes à incendie de l'établissement, et une nouvelle chambre d'engin pour l'entrepreneur d'ébénisterie, rendue nécessaire par le transport de ses ateliers sur le côté occidental de la cour.

Le toit de l'aile nord de la prison a été couvert en ferblanc l'automne dernier. C'était un ouvrage que je désirais voir fait depuis longtemps, à cause des dangers d'incendie que présentait la couverture en bardeaux, et parce que l'eau filtrait à travers en plusieurs endroits. Il reste encore à couvrir en ferblanc les ailes est et ouest, et je ne puis trop fortement recommander que cela soit fait le plus tôt possible. Lorsque ces deux ailes seront ainsi couvertes, les trois prisons seront à l'abri de l'incendie. L'intérieur de l'asile nord est en charpente, à l'exception de l'étage souterrain et de l'ancien réfectoire, qui forme aujourd'hui le soubassement de la prison des femmes, mais avec un peu de prudence, lorsque les ailes est et ouest seront couvertes en ferblanc, on pourra les regarder toutes comme étant en sûreté contre le feu.

NOMBRE DES DÉTENUIS ENVOYÉS AU PÉNITENCIER EN 1863 ET 1864.

Le nombre des détenus reçus en 1864 a été de 147 hommes et de 19 femmes, faisant 166 en tout. En 1863, il avait été reçu 265 hommes et 30 femmes, faisant un total de 295, en sorte qu'en 1864 il y eut une diminution de 118 hommes et de 11 femmes, faisant une réduction totale de 129 sur le nombre reçu l'année précédente.

Je ne puis expliquer cette diminution dans le nombre des hommes envoyés ici, que par le fait qu'un grand nombre de ceux qui forment la population des prisons sont partis de la province pour les Etats-Unis, où ils sont attirés par les gros gages offerts aux travailleurs et les primes excessives accordées aux remplaçants pour servir dans les armées du Nord. C'est là un fait très satisfaisant, et l'on me dit que les pénitenciers de Sing-Sing et d'Auburn ont aussi éprouvé une diminution sensible dans le nombre de leurs nouveaux hôtes.

Neuf détenus ont été transportés à l'asile des criminels aliénés dans le cours de 1864. Quelques uns d'entre eux me seront très probablement renvoyés bientôt. Quatre aliénés m'ont été renvoyés durant l'année et ont repris leurs travaux. Je crois que le nombre des aliénés augmentera très probablement lorsqu'ils seront envoyés à Rockwood, car l'endroit est manuellement situé, et il sera bien plus agréable d'être là que de rester enfermé à travailler fort dans le pénitencier. Il sera donc bon de leur faire subir un interrogatoire et de les faire examiner avant que de les y envoyer. Il y en a sans doute qui sont très habiles et très trompeurs, mais il vaut mieux s'en faire imposer quelquefois que de permettre qu'un détenu réellement aliéné souffre un traitement trop rigoureux.

Il a plu à Son Excellence le gouverneur-général de gracier 29 hommes et une femme dans le cours de l'année, ce qui fait 17 de plus qu'en 1863. Quelques uns de ces malheureux étaient malades et furent renvoyés dans l'espoir qu'ils reviendraient à la santé par le changement d'air et le retour parmi les leurs.

Je regrette beaucoup que la prison ait été sérieusement visitée par une épidémie semblable à celle qui y fut introduite en 1862 par un déserteur de l'armée américaine; mais comme la santé de l'établissement se rattache particulièrement aux devoirs du chirurgien, je me contenterai de dire qu'il a été infatigable dans les soins qu'il a donnés aux malades, et que ceux qui les ont reçus apprécient parfaitement ses attentions et sa bonté pour eux. Son rapport sur l'état du pénitencier et la santé de ses habitants est un document important, qui rend compte des efforts de chacun pour en améliorer la ventilation et la propreté générale.

C'est avec un profond regret que je suis forcé de consigner la fuite d'un détenu, nommé Oliver Hamilton, qui s'est enfui de la ferme du pénitencier le 23 septembre dernier. Il est évident qu'il a pu s'échapper parce que son gardien avait trop de confiance en lui, et que l'ingrât en a abusé en profitant de la première occasion favorable qui s'offrit à lui. Il est probable que Hamilton aurait pu être repris, mais on perdit trop de temps à chercher dans les environs avant d'avertir.

Le gardien, James Campbell, sous lequel ce malheureux événement est arrivé, est un homme très précieux et exemplaire. Le Bureau des Inspecteurs ayant pris sa bonne conduite en considération, s'abstint de le renvoyer.

5; Hastings, 3; Kent, 3; Lambton, 3; Lincoln, 4; Middlesex, 4; Norfolk, 2; Ontario, 4; Oxford, 4; Peterboro' 3; Simcoe, 2; Waterloo, 1; Welland, 1; Wellington, 1; et Wentworth, 10.—Total pour le Haut-Canada, 128; Bas-Canada, 46; Algoma, 2.—Total, 166.

Etat des différents crimes dont les criminels condamnés au pénitencier provincial, durant l'année 1864, ont été convaincus, et du nombre des sentences pour chaque crime.

Assaut grave, 1; incendie, 4; assaut avec intention de rapt, 5; assaut avec intention de faire un mal corporel grave, 1; assaut avec intention de voler, 2; tentative d'incendie et bris de prison, 1; bigamie, 1; effraction, 3; effraction, vol de cheval et larcin, 1; viol d'une jeune fille de moins de 12 ans, 1; vol d'animaux, 2; blessures avec intention de faire un mal corporel grave, 1; détournement, 2; félonie, 10; faux, 12; trouvé la nuit avec des instruments d'effraction, 1; vol de chevaux, 17; tuer une brebis pour la voler, 1; larcin, 56; larcin et félonie, 1; larcin chez son maître, 1; larcin sur la personne, 1; larcin et recel, 2; homicide, 4; délit, 4; meurtre, 1; mariage simulé; viol, 3; recel de marchandises sachant qu'elles étaient volées, 2; recel d'effets et argent volés, 1; recel d'argent volé, 1; vol, 3; tuer un mouton, 1; vol de moutons, 4; coup de feu avec intention, 1; coup de feu avec intention de faire un mal corporel grave, 2; poignardé avec intention de faire un mal corporel grave, 4; coup de poignard avec intention de meurtre, 1; vol sur la personne, 1; vol d'argent, 1; vol dans un magasin, 2; offrir des billets de banque forgés, 1; blessures et vol sur la personne, 1.—Total, 166.

Diminution des offenses capitales.

Comme il y a eu une grande réduction dans les emprisonnements au pénitencier en 1864, sur l'année précédente, surtout pour offenses capitales, il est bon d'examiner ce qui a produit la diminution du terrible crime de meurtre. Si je pouvais croire qu'elle est due à un plus grand respect de la loi et à l'absence des causes qui portent aux actes de violence et de vengeance, cette réflexion serait très heureuse, et j'espère qu'il en est ainsi; ou bien encore que les exécutions des criminels qui se sont rendus coupables de ce crime ont produit un bon effet; mais je ne veux pas prendre sur moi de prononcer une opinion, bien qu'il soit juste et raisonnable d'attribuer cette diminution à des considérations morales aussi bien qu'à une stricte exécution de la loi.

Il y a aussi moins d'incendiaires. Ces deux crimes doivent être regardés comme les plus dangereux pour la société. L'incendie, comme le meurtre, est la plupart du temps un acte de vengeance, et le premier a lieu plus souvent que le dernier, parce qu'il se commet avec plus de mystère.

Je n'ai aucun doute que beaucoup d'incendies sont associés à la fraude, et je pense qu'il y en a plus pour cette cause que par vengeance.

Âges des détenus reçus au pénitencier provincial pendant l'année 1864.

Quatorze ans 4; seize, 1; dix-sept, 3; dix-huit, 10; dix-neuf, 6; vingt, 9; vingt-et-un, 10; vingt-deux, 11; vingt-trois, 16; vingt-quatre, 5; vingt-cinq, 6; vingt-six, 6; vingt-sept, 4; vingt-huit, 6; vingt-neuf, 4; trente, 9; trente-un, 1; trente-deux, 3; trente-trois, 6; trente-quatre, 1; trente-cinq, 6; trente-six, 3; trente-sept, 3; trente-huit, 2; quarante, 4; quarante-et-un, 4; quarante-deux, 5; quarante-trois, 2; quarante-quatre, 1; quarante-cinq, 7; quarante-six, 1; quarante-sept, 1; quarante-huit, 1; quarante-neuf, 1; cinquante, 2; cinquante-et-un, 1; cinquante-quatre, 1; cinquante-huit, 1; soixante, 1; soixante-quinze, 1.—Total, 166.

Métiers et professions des détenus envoyés au pénitencier provincial en 1864, tels qu'ils les ont déclarés à leur arrivée.

Barbiers, 4; forgerons, 4; bouchers, 2; charpentiers, 11; commis, 3; cuisinier, 1; tonneliers, 4; chapelier, 1; journaliers, 89; machiniste, 1; peintre, 1; matelots, 3; voilier, 1; couturières, 19; cordonniers, 14; tailleur de pierre, 1; garde-magasin, 1; tailleurs, 2; tanneurs, 2; carrossier, 1; mineur, 1; fondeur de poêles 1.—Total, 166.

Les détenus envoyés au pénitencier provincial en 1864, ont déclaré être natifs des pays suivants :—

Angleterre, 15; France, 1; Allemagne, 4; Irlande, 31; en mer, 1; province du Canada, 80; Prusse, 2; Ecosse, 6; St. Petersburg, 1; Etats-Unis d'Amérique, 24.—Total, 166.

Races des détenus reçus au pénitencier provincial en 1864.

Blancs, 153; nègres, 12; sauvage indigène, 1.—Total, 166.

Moyenne du nombre des détenus dans le pénitencier en 1864 :

Hommes..... 713 $\frac{1}{2}$ | Femmes..... 60 $\frac{1}{2}$

Etat civil des prisonniers envoyés au pénitencier provincial en 1864.

Mariés, 65; non-mariés, 95; veufs, 3; veuves, 3.—Total, 166.

Durée des peines prononcées contre les détenus reçus au pénitencier provincial durant l'année 1864.

Deux ans, 58; deux ans et trois mois, 1; trois ans, 43; quatre ans, 29; quatre ans et trois mois, 1; quatre ans et six mois, 1; cinq ans, 20; six ans, 1; sept ans, 5; dix ans, 3; quatorze ans, 1; à vie, 3.—Total, 166.

Etat des emprisonnements au pénitencier provincial indiquant si le détenu est à son premier, second, troisième ou quatrième emprisonnement, pour l'année 1864..

Hommes,	}	1er emprisonnement	}	129	
Femmes,				16	
Hommes,	}	2e emprisonnement.....	}	14	
Femmes,				3	
Hommes,				3e emprisonnement.....	3
Hommes,				4e emprisonnement.....	1
Total.....				166	

Dénominations religieuses des détenus envoyés au pénitencier provincial en 1864.

Baptistes, 6; église d'Angleterre, 48; luthérien, 1; méthodistes, 25; aucune croyance, 1; presbytériens, 14; quaker, 1; catholiques romains, 70.—Total, 166.

Relativement à la réincarcération des détenus, il est très satisfaisant de remarquer une diminution notable dans les seconds emprisonnements, sur l'année 1863, de 12 parmi les hommes, tandis que le nombre est le même pour les femmes.

Il a été reçu trois hommes qui revenaient ici pour la troisième fois, mais il n'y en avait pas eu en 1863. Il en a aussi été reçu un pour la quatrième fois, comme l'année précédente, en sorte qu'entre les deux années, il y a eu dix réincarcérations de moins cette année.

Je suis porté à attribuer cette diminution dans le nombre des réincarcérations, comme je l'ai fait pour la diminution des incarcérations en général, au fait que beaucoup de mauvais sujets sont allés à la guerre dans la république voisine.

REMARQUES SUR LA DISCIPLINE DU PÉNITENCIER EN 1864, ET RAPPORT DES PUNITIONS INFLIGÉES.

Le degré nécessaire de discipline continue toujours à être une question sérieuse, et il faut beaucoup d'étude pour la faire observer avec jugement et humanité, de même que pour assurer le bon ordre de cette grande institution et la préserver des incendies prémédités ou accidentels. Il y a eu deux tentatives d'incendie dans le cours de l'année, mais elles ont heureusement été découvertes à temps pour prévenir tout dommage.

En quelque position que soient placés les détenus, ils devraient sentir qu'ils sont strictement surveillés, car le moindre relâchement dans la surveillance produit bientôt de nombreuses irrégularités.

Le chef de l'établissement devrait être autorisé à imposer la plus stricte discipline, car il peut à chaque instant surgir des circonstances où la chose devient indispensable.

La surveillance des détenus doit être faite avec beaucoup de soin et de vigilance, parce qu'il y a parmi des individus qui savent observer et qui sont bien renseignés, qui ont perdu l'occasion d'acquiescer une position dans la société, et qui sont devenus les victimes de l'intempérance et du vice. Quelques uns d'entre eux, bien que domptés pour le moment, doivent être surveillés avec le plus grand soin. Mais, il ne faut cependant pas abuser du pouvoir de les forcer à obéir par une action trop précipitée, car la prudence et les remontrances ont quelquefois un meilleur effet que les punitions, parce que beaucoup dépend de la disposition du détenu.

Il est très important que le détenu bien disposé soit traité avec considération, autant que les règles de l'institution peuvent le permettre.

En examinant les registres des punitions pendant l'année 1864, et en les comparant avec celles de 1863, je suis heureux de constater une diminution de toute espèce de punitions, comme suit —

Repas au pain et à l'eau	342
Privation de lits	67
Incarcérations au cachot	74
Jeunes gens punis de verges	3
Nombre de coups infligés	46
Punis au martinet	11
Nombre de coups	236
Détenus enchaînés	4

Le nombre de ceux qui ont été admonestés durant l'année à été de 413.

Cela est très satisfaisant, surtout à l'égard de l'emploi du martinet; cependant, je ne suis pas prêt à en recommander l'abolition, car je crois que la sûreté de l'établissement exige qu'on le conserve. Les détenus eux-mêmes vous diront qu'ils ne peuvent s'en passer. De fait, beaucoup de ces malheureux ont besoin de savoir qu'on le tient en réserve. Quelques-unes des femmes les plus dégradées sont réellement beaucoup plus turbulentes que les hommes, et je puis dire en toute sûreté que le martinet ferait beaucoup de bien à certaines d'entre elles, sans mettre leur santé en danger.

Pendant que j'en suis sur le sujet des punitions, je crois convenable d'expliquer ici, comme je l'ai fait en 1863, que certains détenus sont condamnés à trois ou quatre repas au pain et à l'eau, en même temps qu'au cachot ou à être privés de lit pendant une nuit ou deux, suivant la nature de l'infraction à la discipline, sur laquelle l'échelle de punition est fondée. Cette remarque est nécessaire, parce que l'on peut croire, en voyant le nombre de nuit sans lits et d'incarcérations au cachot, que ces punitions sont infligées pour de nouvelles infractions à la discipline.

Afin que l'on sache quelle a été et quelle peut être la conduite des détenus, il est bon de faire connaître celle d'un individu reçu ici le 1er novembre 1862. Le 26 février dernier, il attaqua l'un des contre-maîtres de l'atelier de cordonnerie; mais un gardien s'en étant aperçu, l'empêcha de tuer le contre-maître, et alors il s'attaqua au gardien avec une hache. Il en fut quitte pour deux ans de pénitencier de plus, qui devront être comptés à l'expiration de la sentence sur laquelle il est maintenant ici.

Les employés et serviteurs du pénitencier ont besoin d'être protégés par la loi autant que les personnes du dehors, car ils sont constamment exposés et souvent en contact avec les individus les plus dangereux et les plus incertains.

PRISON DES FEMMES.

J'éprouve beaucoup de plaisir à dire que la conduite des détenues a été assez bonne dernièrement, à l'exception de sept malheureuses, qui paraissent prendre plaisir à causer du trouble aux autres et à elles-mêmes.

La matrone, Mme. Walker, continue à donner toute son attention aux devoirs qui se rattachent à son département, et elle y apportent le zèle et la fidélité pour lesquels elle a toujours été remarquable ; elle est aujourd'hui très estimée et très respectée des détenues.

Mme. Pless, la dame choisie par votre Bureau comme sous-matronne, sait parfaitement remplir ses devoirs dans le soubassement de la prison des femmes, et la matrone en est très satisfaite ainsi que moi-même. Elle a montré assez de résolution dans l'accomplissement de ses différents devoirs pour me convaincre que nous avons fait une précieuse acquisition.

Je dois dire que les moyens dont je dispose pour faire respecter la discipline, dans la prison des femmes, sont insuffisants. Il est vrai qu'il y a deux cellules-cachots, mais elles sont si rapprochées l'une de l'autre que les détenues qui y sont enfermées peuvent converser ensemble ; il n'y a donc que celle qui est occupée que l'on peut appeler une cellule solitaire. Ceux qui ne connaissent pas la classe générale des femmes qui sont envoyées ici, en voyant ces deux cellules, pourraient croire que ce ne sont pas des endroits convenables pour y incarcérer des femmes ; mais à cause de la conduite brutale de quelques-unes d'entre elles, je suis obligé de me servir de l'une de ces cellules, et je me servirais des deux quelquefois, si elles étaient situées de manière à ce qu'on n'y pût pas converser.

J'ai besoin de quelque moyen de punition plus efficace. Quelques-unes des plus dégradées de ces malheureuses, en arrivant ici, sont dans un pitoyable état de pourriture et de malpropreté, et cependant, après quelque temps de séjour ici, elles sont les premières à se plaindre et à trouver tout mal.

Il devrait y avoir au moins trois cellules solitaires, et si l'on ne peut trouver à les placer ailleurs que dans la cave, il faudrait au moins qu'elles fussent placées de manière à ce qu'elles soient réellement solitaire.

Dans la plupart des cas, ces femmes dégradées, après avoir passé deux ou trois ans ici, retournent dans leurs repaires de vice et de prostitution.

Notre bonne matrone, Mme. Walker, a eu beaucoup à souffrir à cause de l'absence d'endroits convenables pour l'incarcération solitaire, mais j'ai beaucoup à me féliciter de sa fermeté de caractère et de sa continuelle application aux devoirs de sa charge.

La sous-assistante, Mme Leahy, est aussi une personne attentive à ses devoirs, et a déjà quelques années d'expérience en matières de prison.

Joint à ce rapport se trouve un tableau des punitions infligées aux détenues durant l'année 1864.

TABEAU INDICANT LES INFRACTIONS A LA DISCIPLINE ET LES PUNITIONS INFLIGÉES DANS LA PRISON DES FEMMES, DURANT L'ANNÉE 1864.

Mois.	No. puntes d'un repas au pain et à l'eau.												No. réprimandées.	No. total de femmes rapportées.	No. non rapportées.	No. total de femmes par mois.				
	No. puntes de deux repas au pain et à l'eau.	No. puntes de trois repas au pain et à l'eau.	No. puntes de quatre repas au pain et à l'eau.	No. puntes de cinq repas au pain et à l'eau.	No. puntes de six repas au pain et à l'eau.	No. puntes de lit pendant une nuit.	No. puntes de lit pendant deux nuits.	No. puntes de lit pendant trois nuits.	No. puntes de lit pendant six nuits.	No. enfermées dans une cellule pendant un jour.	No. enfermées dans une cellule pendant deux jours.	No. enfermées dans une cellule pendant trois jours.					No. enfermées dans une cellule pendant quatre jours.	No. enfermées dans une cellule pendant cinq jours.	No. enfermées dans une cellule pendant six jours.	No. enfermées dans une cellule pendant huit jours.	No. rapportées qui n'ont pas subies de punition.
Janvier.....	37	14	3	2	1	4	1	1	2	6	2	2	2	2	2	7	197	50	15	65
Février.....	23	16	12	4	2	10	1	1	1	1	3	1	1	1	1	10	164	44	20	64
Mars.....	30	12	7	5	1	4	1	2	1	1	2	1	1	1	1	7	177	47	16	63
Avril.....	42	12	7	3	3	3	2	2	2	2	3	1	1	1	1	6	174	49	16	65
Mai.....	24	19	1	1	11	11	1	2	2	3	3	3	3	3	3	14	180	47	15	63
Jun.....	53	10	6	1	7	7	4	4	5	5	1	1	1	1	1	6	220	51	12	63
Juillet.....	21	8	1	1	1	6	4	4	1	1	1	1	1	1	1	4	180	50	10	60
Août.....	25	7	1	1	7	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	175	47	12	59
Septembre.....	32	12	3	1	7	7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	5	159	45	12	57
Octobre.....	55	28	6	1	4	4	2	2	1	1	1	1	1	1	1	11	210	44	12	56
Novembre.....	60	9	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	148	39	19	58
Décembre.....	62	17	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	7	236	46	17	63
Total.....	464	164	51	18	5	63	18	3	1	8	21	13	10	4	2	80	2220	.....	.....	.....

ÉTAT GÉNÉRAL DES CRIMES DES DÉTENUS RESTANT AU PÉNITENCIER PROVINCIAL DU
CANADA, LE 31 DÉCEMBRE 1864.

Complice d'une félonie, 1; assaut grave, 3; assaut grave et commun, 1; incendie, 25; incendie et effraction, 1; incendie et bris de prison, 1; incendie et larcin, 1; assaut avec intention de viol, 10; assaut avec intention de faire un mal corporel grave, 5; assaut avec intention de voler avec violence, 2; assaut avec intention de tuer, 1; assaut avec intention de vol, 2; assaut et vol, 1; assaut avec intention de sodomie, 1; tentative d'avortement, 1; tentative d'incendie et bris de prison, 4; bigamie, 1; entrée forcée et vol dans une boutique, 2; entrée forcée dans une boutique et vol, 1; entrée forcée dans un magasin, 1; effractions, 18; effractions et larcins, 11; effraction, vol de cheval et larcin, 2; effraction et vol de cheval, 1; effraction et assaut, 1; effraction et tentative de meurtre, 1; connaître charnellement une fille de moins de 12 ans, 1; vol de bestiaux, 8; blesser des bestiaux, 1; coupures et blessures avec intention de faire un mal corporel grave, 2; détournement de fonds, 4; coupures et blessures félonieuses avec intention de faire un mal corporel grave, 2; recel félonieux d'effets volés, 3; effraction félonieuse et vol dans une maison, 4; coupures et blessures félonieuses, 1; félonie, 34; félonie et assaut avec intention de meurtre, 1; félonie et effraction, 1; faux, 27; trouvé la nuit avec des instruments d'effraction, 1; vol de grand chemin, 3; vol de chevaux, 44; vol de chevaux et bestiaux, 1; vol de chevaux et larcin, 5; vol d'un cheval sellé et bridé, 1; effraction dans une maison, 1; effraction et larcin dans une maison, 1; faire un mal corporel grave, 1; tentative de rapt, 1; tuer une brebis avec intention de la voler, 1; larcins, 248; larcin dans un domicile, 1; larcin et félonie, 1; larcin chez son maître, 1; larcin dans une boutique, 2; larcin après conviction de félonie, 1; larcin sur la personne, 1; larcin et recel, 5; larcin et coups de poignard, 1; vol de la malle, 1; homicide, 23; délit, 4; délit (parjure), 1; meurtre, 39; obtention d'une lettre au bureau de poste sous faux prétextes, 1; obtention d'argent faussement, 3; offrir et circuler un faux billet promissoire, sachant qu'il était forgé, 1; vol de bœuf, vache et cheval, 1; faire passer de faux argent, 1; empoisonnement, 1; posséder et offrir des billets forgés, 1; mariage simulé, 1; viol, 15; recel de marchandises, les sachant volées, 3; recel d'effets volés et larcin, 2; recel de marchandises volées, 3; recel de marchandises et d'argent volés, 1; recel d'argent volé, 1; commencé à démolir une maison, 4; vol, 31; vol avec violence, 3; vol avec coups de poignard, 1; sacrilège, 1; tuer des moutons, 2; vol de mouton, 10; vol de mouton et effraction, 1; vol de mouton et bris de maison, 1; coup de feu avec intention, 2; coup de feu avec intention de tuer, 1; coup de feu avec intention de faire un mal corporel grave, 2; bris de boutique, 2; bris de boutique et larcin, 3; sodomie, 4; coups de poignard, 2; coups de poignard avec intention de faire un mal corporel grave, 5; coups de poignard avec intention de meurtre, 2; vol sur la personne, 14; vol de deux billets promissoires, 1; vol d'argent, 6; vol dans un domicile, 1; vol dans un entrepôt et boutique, 2; vol dans une boutique et comptoir, 1; vol dans une boutique, 1; vol et bris de maison, 1; complice avant le fait de blessures avec intention de meurtre, 1; blessures contrairement à la loi, 2; tentative de voler de l'argent, 1; crime contre nature, 1; offrir un billet promissoire contrefait, 1; offrir de l'argent contrefait, 3; offrir des billets contrefaits, 1; offrir des billets forgés, 3; offrir un billet promissoire avec endossement forgé, 1; blessures et vol sur la personne, 1; blessures avec intention de faire un mal corporel grave, 2.—Total 729.

NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL DES DÉTENUS AU PÉNITENCIER PROVINCIAL EN 1864.

Atelier de cordonnerie, 69,917 $\frac{3}{4}$; atelier d'ébénisterie, 14,121; atelier de menuiserie, 4,780; atelier de forge, 2,349; atelier des tailleurs, 6,611 $\frac{1}{2}$; atelier des tailleurs de pierres, 7,279; escouade des maçons, 5,991; fonderie, 59; ferme et porcherie, 1,658; carrière, 3,623; asile de Rockwood, 20,176; salle à diner, cave et ailes, 7,847 $\frac{1}{2}$; buanderie, 2,467; sécherie, 3,744; hangar à étoupe et à casser la pierre, 125,628; scieurs de bois, 1,878; No. de jours à l'infirmerie, 18,980; No. de jours à des garçons d'infirmerie, 2,530.—Total 299,639 $\frac{3}{4}$.

NOMBRE ET EMPLOI DES DÉTENUS AU 31 DÉCEMBRE 1864.

Atelier d'ébénisterie, 46; atelier de cordonnerie, 238; atelier de menuiserie, 13; atelier de forge, 13; atelier des tailleurs de pierres, 24; escouade des maçons, 17; boutique

des tailleurs, 19; sécherie, 11; fonderie, 3; ferme et porcherie, 4; carrière, 8; salle à diner et cuisine, 12; ailes, 19; buanderie, 10; malades à l'infirmerie, 57; garçons d'infirmerie, 8; hangar à étoupe, casser la pierre, scier le bois, etc., 133; à l'asile de Rockwood, 32.—Total, 667.

DÉPENSES EN 1864, ET REMARQUES SUR LE TRAVAIL DES DÉTENUIS.

Les dépenses encourues durant l'année 1864, ont été moindres de \$14,343.99 que celles de l'année précédente. Il est bon de dire, en constatant cette différence, qu'elle provient en partie de ce que le médecin surintendant a payé pour les rations fournies aux criminels aliénés restant dans le pénitencier. Mais, d'un autre côté, nous avons dû encourir de grandes dépenses pour préparer l'installation de l'usine de fer malléable, dont le contrat a été passé entre moi, comme préfet, et William S. Thompson, Benoit Roux et Wm. Charles Evans, écuers, comme caution des entrepreneurs. Ce contrat porte la date du 20 septembre 1864, couvre l'emploi graduel de 250 détenus. Si l'entreprise réussit, tous les bras dont nous pouvons disposer se trouveront employés à ce contrat et à d'autres. En faisant le tableau général du nombre de jours de travail des détenus durant l'année, et qui s'élèvent à 299,639 $\frac{1}{2}$, je suis très fâché de voir qu'il y a eu 125,628 jours de travail que l'on ne peut regarder comme productifs, puisque l'on n'a réalisé que quelques centaines de piastres de la pierre cassée et de l'étoupe. Il est vrai que plusieurs de ceux qui sont employés à ces travaux, sont des malheureux incapables de pourvoir à leurs besoins, qui doivent se considérer comme très heureux de trouver un asile ici. Les dépenses générales de l'année 1864, ont été de \$113,780.02, tel que porté dans le bilan qui accompagne ce rapport.

Il est très probable qu'en conséquence de la grande étendue d'ateliers accordée à MM. Thompson, Roux et Cie., il faudra faire de nouvelles constructions dans le cours de l'année prochaine.

Messieurs, je vous prie de croire que je continue toujours à travailler à la paix, au bon ordre et à la régularité de cette institution, qui, suivant moi, ne peuvent être obtenus que par une vigilance constante et une stricte application des règles et règlements qui se rattachent à la discipline, que j'ai toujours cherché à faire respecter depuis dix-sept ans.

Respectueusement soumis,

D. Æ. MACDONELL,

Préfet, P. P.

Pénitencier provincial,
Kingston, 25 février 1865.

La Province du Canada en compte courant avec le Pénitencier.—Semestre expiré
le 31 décembre 1864.

COMPTÉ DES DÉPENSES.

Dr.

1864.		
31 Déc.	—Édifices de Rockwood, paiements généraux.....	\$13,226 56
	Édifices de la prison, do	2,624 45
	Asile des aliénés, do	1,163 30
	Salaires	19,203 75
	Boutique du charpentier, quincaillerie, etc.....	738 68
	Boutique du forgeron, charbon, fer, etc.....	274 93
	Boutique du tailleur, aiguilles, etc.....	3 17
	Boutique de la matrone, do	15 95½
	Uniformes des officiers	41 24
	Fusil	4 50
	Meubles	89 10
	Dépenses contingentes, etc.....	72 96
	Fauchage, etc.....	14 08
	Fourrage	431 72
	Paiements aux détenus renvoyés.....	387 50
	Bottes.....	1,111 63
	Habillements	6,697 66
	Bois et charbon	5,335 50
	Huile de charbon, etc.....	391 54
	Étoupé	130 10
	Ferblanterie	45 05
	Brosses, balais, etc.....	39 33
	Outils	116 78
	Inhumations	37 59
	Tabac	38 65
	Rations	11,902 64
	Médecines et douceurs	1,879 88½
	Lunettes..	16 20
	Annonces et impressions.....	141 67
	Frais de port et télégrammes..	22 37
	Savon	389 27
	Pierre.....	961 95
	Livres, ardoises, etc.....	3 30
	Papeterie, etc	223 60
	Bleu pour la buanderie, etc.....	2 00
	Effets non distribués	90 82
	Provisions	149 67
	Ferronnerie, briques, etc.....	322 57

\$68,341 58

Balance..... 8,497 73

\$76,839 31

Ct.

6 Juillet.	—Lettre de crédit, No. 1	\$20,000 00
6 Août.	—Paiement des officiers du pénitencier pour juil.	3,055 23
	do des officiers de Rockwood, do.....	509 35
8 “	—Salaire du préfet pour juillet.....	186 66

A reporter.....\$23,751 29

La Province du Canada en compte courant avec le Pénitencier.—Semestre expiré
le 31 décembre 1864.—*Suite.*

Ct.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$23,751 29	
1864.			
31 Août.—Lettre de crédit, No. 2.....		15,000 00	
3 Sept.—Paiement des officiers du pénitencier pour août.....		3,212 26	
do des officiers de Rockwood, do		526 30	
8 Oct.—Paiement des officiers du pénitencier pour septembre.....		3,207 13	
do des officiers de Rockwood, do		509 52	
20.—Mandat		1,701 64	
1 Nov.—Paiement des officiers du pénitencier provincial p. oct.....		3,167 04	
do des officiers de Rockwood, do		501 21	
12 “.—Mandat, No. 798.....		1,680 18	
18 “.—Lettre de crédit No. 3.....		20,000 00	
1 Déc.—Paiement des officiers du pénitencier pour novembre... ..		3,134 85	
do des officiers de Rockwood, do		447 89	
			\$76,839 31

COMPTE DES REVENUS.

Dt.

1864.			
31 Déc.—Dépôts au crédit du receveur-général à la banque de Montréal, du 1er juillet dernier à cette date		\$20,136 30	

Ct.

31 Déc.—Boutique des meubles, paiem. faits par l'entrepreneur..\$	2,639 59	
Boutique du forgeron, pour ouvrage fait	279 71	
Boutique du charpentier, do	105 30	
Boutique du cordonnier, paiements par l'entrepreneur	11,906 40	
Boutique de la matrone, ouvrage fait.....	305 35	
Pour pierre et chaux.....	1,760 82	
Loyers.....	188 50	
Boutique du tailleur, ouvrage fait.....	52 69	
Etoupe vendu.....	411 35	
Habillements vendus aux prisons de comté.....	1,299 44	
Cochons vendus, etc.....	519 00	
Uniformes des gardiens	269 18	
Rations pour les aliénés	338 50	
Tabac do	29 97	
Bois de chauffage pour l'asile des aliénés.....	290 50	
		20,136 30

D. McINTOSH,
Commis.

PENITENCIER PROVINCIAL,
31 décembre 1864.

 BILAN SEMI-ANNUEL—Pénitencier Provincial, 30 juin 1864.

Dt.

1864.		
30 Juin.—Paiements aux détenus renvoyés.....	\$	496 38
Édifices de Rockwood, paiements généraux.....		4,671 14
Dépenses contingentes		130 54
Matériaux pour la prison, etc.....		3,849 99
Asile des aliénés, paiements généraux.....		1,957 98
Huile de charbon, etc.....		269 90
Papeterie, etc.....		430 61
Médecines, etc.....		1,894 75
Habillements		2,569 62
Blanchissage.....		263 58
Charbon, fer, etc.....		171 45
Fourrage.....		961 27
Salaires		14,749 74
Annonces et impressions, etc.....		87 57
Cochons, etc		62 50
Frais de port et télégrammes.....		31 54
Rations, etc.....		11,629 11
Inhumations		55 00
Etoupe		10 12
Livres, etc., d'école.....		17 68
Meubles, etc.....		672 75
Bois et charbon		56 00
Tabac		399 22
		<u>\$45,438 44</u>
Porté au crédit du receveur-général—Balance à		
la banque..		11,762 38
do en caisse		293 01
		<u>12,055 39</u>

\$57,493 83*Ct.*

1er Janv.—Balance		13,197 79
30 Juin.—Reçu des entrepreneurs des travaux.....	\$13,413 18	
Dépenses contingentes		14 19
Boutique de la matrone		10 95
Boutique du charpentier		70 70
Boutique du forgeron		4,407 15
Pierre et chaux vendus.....		1,162 73
Etoupe vendu		26 69
Loyers.....		10 00
Habillements pour les prisons.....		51 00
Vente de produits		126 50
Gouvernement provincial—Traites.....		25,000 00
Ventes faites à la boutique du tailleur.....		2 95
		<u>44,296 04</u>

\$57,493 83
 D McINTOSH,
 Commis.

RAPPORT ANNUEL

SUR LA

PRISON DE RÉFORME

A ST. VINCENT DE PAUL,

POUR L'ANNÉE 1864.

Au Bureau des Inspecteurs de Prisons, Asiles, etc.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport que la loi me fait un devoir de vous présenter à la fin de chaque année.

La partie de l'année qui s'est écoulée jusqu'au 7 août n'a offert rien de remarquable ; les choses jusque-là se sont passées aussi bien que possible. Mais ce jour du 7 août, eut pour cette réforme un terrible commencement, et fut pour moi le point de départ de nouvelles difficultés et d'embarras, ajoutés à la responsabilité déjà considérable qui pesait sur mes épaules.

A 4 $\frac{1}{4}$ heures du matin, je fus arraché de mon lit par la cloche d'alarme placée dans ma chambre ; le feu s'était déclaré du côté de la cuisine. Je m'élançai, à demi vêtu, de mon lit, vers les dortoirs où la fumée commençait à pénétrer, et où les deux gardes de nuit, Lynch et Mazuret, reçurent immédiatement l'ordre de mettre les prisonniers en liberté. Le beffroi de l'établissement sonnait de suite à toutes volées, rassembla dans un instant sur place, tous les employés de la maison, et un bon nombre des citoyens du village, qui tous se mirent immédiatement à l'œuvre pour sauver les malheureux détenus.

Je dois remarquer ici qu'à trois heures de l'après-midi, la veille de l'incendie, le feu de la cuisine avait été éteint, comme d'ordinaire, et conformément à l'ordre que j'avais donné à ce sujet, dès notre arrivée à St. Vincent de Paul ; le maître-d'hôtel quitta la cuisine à six heures et demie, après s'être assuré que le feu était bien éteint. Les deux gardes de nuit ont fait deux visites, entre huit heures et dix heures et demie du soir, le même jour, le 6, et n'ont vu aucun indice de feu ni fumée.

Après avoir vu les progrès qu'avait déjà fait le feu, qui sortait par les fenêtres de la cuisine de la réforme, je compris l'impossibilité de pouvoir le maîtriser avec les moyens à notre disposition, qui se réduisaient à huit tonnes d'eau que je tenais dans les différents corridors, comme mesure de précaution.

Ayant jugé que l'issue qu'offrait les escaliers qui communiquaient aux dortoirs des prisonniers, serait, sous quelques minutes, envahie par les flammes, je me hâtai, tandis que les deux gardes de nuit, aidés par plusieurs détenus, ouvraient les 85 cellules, y compris les cellules solitaires, de faire apporter sur le front de l'édifice, les échelles que je tenais en réserve, ainsi que des haches et des barres de fer ; je fis placer deux échelles, une sur une lucarne au bout du dortoir de l'asile nord, et l'autre sur une porte d'issue, au troisième

étage, dont je tenais la clef dans ma chambre, que je fis ouvrir de suite ; vingt à vingt-cinq détenus, qui étaient déjà rendus à cette porte, sortirent et descendirent par l'échelle et par les poteaux des galeries, d'étage en étage. Dans le même temps, un des employés, armé d'une barre de fer, montait à la lucarne où j'avais fait placer l'autre échelle, et battait en brèche, aidé des gardes de nuit qui étaient encore dans les dortoirs, le grillage de cette fenêtre qu'ils réussirent à enlever, après un travail énergique qui dura environ un quart-d'heure.

Les deux gardes de nuit, Lynch et Mazuret, et les trente prisonniers, qui, quelques instants auparavant, se tordaient dans le grillage des fenêtres au milieu d'une épaisse fumée, et qui poussaient des cris navrants de désespoir, étaient tous sauvés.

Tandis que nous opérons ainsi le sauvetage des détenus dans les dortoirs, le maître-d'hôtel, M. Scott, accomplissait un acte d'un courage et d'une énergie qui est digne d'une mention particulière : étant accouru de sa maison de pension, il avait pénétré à travers une fumée noire et épaisse, même à travers les flammes, (car il se brûla les cheveux), jusque dans les cellules solitaires de la petite aile sud, d'où il arracha à une mort certaine, trois détenus, épuisés par la peur et par les cris de détresse qu'ils avaient poussés.

Encore quatre prisonniers étaient dans un danger éminent ; ils se trouvaient dans la petite aile ouest.

Pauvres jeunes gens ! leurs cris de désespoir retentissent encore dans mes oreilles. Les flammes dévorantes arrivaient à leurs cellules ; M. l'abbé Lavallée, aumônier catholique de la réforme, qui était accouru dès le commencement de l'incendie, les exhortait à partir avec lui, et il les bénissait, tandis qu'on multipliait les efforts pour les sauver.

Tous les efforts et les moyens de sauvetage furent mis en usage pour arracher à la mort ces quatre malheureux prisonniers ; les employés travaillaient avec toute l'énergie que de pareilles circonstances peuvent donner, à briser le fort grillage d'une petite fenêtre d'une des cellules, mais le succès ne répondit pas à leurs efforts. Dans le même temps, trois prisonniers vigoureux et pleins de courage, Trawles, Phelan et Manion, pénétraient dans le deuxième étage de cette petite aile, par une échelle que je venais de faire placer dans un châssis non grillé ; ils étaient munis d'une scie passe-partout, d'une terrière, d'une égohine, d'une barre de fer et d'une hache, que je leur avait fait apporter de la boutique des menuisiers. Dans quelques minutes, ces trois courageux détenus pratiquèrent un trou dans le plancher de haut de cet étage sur lequel se trouvaient les cellules solitaires. Dans le moment où tous les spectateurs, saisis de frayeur, répétaient les mots : Ils vont périr ! Ils vont périr ! les quatre malheureux prisonniers apparaissaient avec leurs libérateurs, à la tête de l'échelle ; leur apparition produisit sur la foule un mouvement de joie indicible, ils descendirent l'échelle au milieu des hurras plusieurs fois répétés, et des actions de grâce.

Quelques minutes après la libération de ces infortunés détenus, les flammes dévoraient les cellules d'où ils venaient d'être arrachés avec tant de difficultés.

Il ne s'était pas écoulé une heure entre le moment où l'alarme fut donnée et celui où les flammes perçaient le toit de l'édifice, et en avaient envahi toutes les parties.

Deux prisonniers, F. X. Deslongchamps et Joseph Landry, manquaient à l'appel qui en fut fait par mon assistant, M. Mackay, avant même que les flammes eussent détruit tout l'édifice.

L'impression du moment parmi les employés et parmi les prisonniers eux-mêmes, était qu'ils s'étaient échappés à la faveur du trouble et des embarras de la circonstance. Malheureusement les ossements calcinés de l'un d'eux, trouvés au milieu des débris durant les travaux de déblais qui suivirent l'incendie sont venus témoigner de la triste certitude du contraire, pour l'un d'eux au moins ! car on ne sait encore rien de positif sur le sort de l'autre.

Il reste il est peut-être bon que je produise ici le verdict du jury d'enquête tenue par le coroner Jones sur ces ossements :

“ Qu'une bâtisse connue comme prison de réforme, située dans la paroisse de St. Vincent de Paul, dans le district de Montréal, a été, le 7 du mois d'août 1864, accidentellement, fortuitement, malheureusement détruite par le feu.

“ Que l'origine de ce feu doit être attribuée à une défectuosité dans la cheminée de cette bâtisse.

“ Que le 14 du mois de septembre 1864, des os humains ont été trouvés parmi les ruines et la pierre de la dite bâtisse.

“ Que dans l'opinion des jurés, ces os sont les restes des corps de François Xavier Deslongchamps, âgé de 17 ans, et de Joseph Landry, âgé de 19 ans, ou de l'un ou de l'autre détenus prisonniers dans la dite prison de réforme le 7 août 1864.

“ En foi de quoi, le coroner et les jurés ont signé dans le village de St. Vincent de Paul, dans le district de Montréal, le 22ème jour du mois de septembre 1864.”

“(Signé),

JOSEPH JONES, Coroner,
CESAIRE GERMAIN, Président,
F. X. CHARTRAND,
LOUIS GUYMOND,
EDOUARD PEPIN,
PIERRE VANDANDAIGNE,
LOUIS PARE,
PROCIPE DUMAS,
FRANCOIS BROCAULT,
BENJAMIN SIGOUIN,
ANDRE OUIMET,
JOSEPH ARCHAMBEAULT,
NARCISSE QUEVILLON,
J.-BTE. LEONARD,
PIERRE LEONARD,
JOS. H. BELLEROSE.”

C'est pour moi un devoir de mentionner l'assistance que m'ont donnée les habitants de cette paroisse pendant l'incendie et dans les circonstances difficiles qui en furent les suites.

Qu'il me soit permis de mentionner particulièrement, M. le notaire Germain et M. le docteur Pominville. M. Germain a eu la bonté de recueillir ma famille qui venait d'échapper aux flammes, mais dénuée de vêtement, car tout mon mobilier, et le linge et hardes de ma famille ont été consumés dans l'incendie.

Le Dr. Pominville s'est empressé de donner tous les soins de son art à plusieurs des employés qui avaient souffert de la fumée durant le sauvetage des détenus.

Je dois surtout mentionner à part, les soins affectueux et infatigables que les Révérendes Sœurs de la Providence, établies dans cette paroisse depuis quelques années, ont rendus aux détenus et à ma famille immédiatement après l'incendie et depuis.

Ces bonnes sœurs sont accourues sur le théâtre du sinistre, et ont prodigué tous les services en leur pouvoir avec tout le zèle et le dévouement qu'on leur connaît, aux pauvres infortunés détenus, qui, en assez grand nombre, avaient souffert de l'accident, soit par effet de la peur ou de la fumée.

Dans la pénurie dans la quelle l'incendie venait de jeter cette institution, j'ai dû, encore une fois, avoir recours à ces généreuses dames. Elles se sont imposé les fatigues et le trouble d'appréter la nourriture à 73 détenus pendant plusieurs semaines. Elles ont aussi donné depuis, les soins d'infirmières aux malades de notre établissement.

De tels services rendus sous de pareilles circonstances sont inappréciables.

Je vous ferai remarquer, MM. les Inspecteurs, que les Sœurs de la Providence n'acceptent pas de salaire; par les règlements de leur ordre elles doivent se maintenir par les dons de la charité.

Il appartient au gouvernement, sur votre recommandation, messieurs, de voir, dans ce cas, à ce que justice soit faite à qui de droit.

Messire Lavallée, curé de cette paroisse, et aumônier de la réforme a mis à ma disposition le collège Laval, situé à une courte distance de la réforme, pour loger les détenus.

Je ne les ai tenus dans ce local que pendant deux jours, vu que l'absence complète d'un mur de rond offrait de trop grandes facilités à la désertion; et je sentais que je n'avais pas de temps à perdre à faire enlever les décombres des ruines, et que je devais me hâter de faire construire une bâtisse temporaire pour les détenus.

En conséquence, je fis ramener les prisonniers dans la cour de la réforme, dans laquelle se trouvait une petite bâtisse de pierre qui avait échappée à l'élément destructeur, grâce aux efforts énergiques de M. Scott. Il y a réussi à éteindre le feu qui pleuvait sur le toit durant

l'incendie de l'édifice de la réforme, par le moyen d'une tonne d'eau que je tenais dans la cour, tous les soirs, dans le cas d'accident.

Cette bâtisse a 70 pieds de longueur, sur 25 pieds de largeur, avec un étage; elle contenait, avant l'incendie, l'atelier des forgerons, et la buanderie; et dans les mansardes se trouvait la boutique des menuisiers.

Je logeai les prisonniers dans cette dernière partie de la bâtisse, qui a servi à la fois, pendant plusieurs semaines, de dortoir, de réfectoire et d'infirmerie.

Mon premier soin fut de faire construire une clôture en madrier au tour des ruines qui étaient encore fumantes, afin de fermer l'ouverture qu'avait faite dans le mur de ronde la destruction de l'édifice.

Je ne dois pas terminer mon triste récit sur l'incendie de la réforme, sans payer aux officiers et autres employés de l'institution un juste tribut d'éloges, pour leur excellente conduite. Il me serait extrêmement difficile si j'avais à établir des comparaisons et des distinctions dans la mesure de mon approbation. Je ne ferai donc que mentionner la conduite des deux gardes de nuit, Lynch et Mazuret, comme étant spécialement méritoire, vu le danger éminent qu'ils ont couru, dans lequel ils ont donné des preuves de sang froid, d'énergie et de dévouement dignes de tous éloges.

Je n'obéirais pas à mon cœur si je ne mentionnais pas encore la belle conduite des prisonniers eux-mêmes, leur zèle dans les travaux, leur obéissance et leur courage durant l'incendie; aussitôt qu'ils étaient descendus des dortoirs, ils se joignaient aux employés pour travailler à sauver leurs compagnons. Plusieurs d'entr'eux pénétrèrent dans mes appartements et sauvèrent quelques pièces de mon mobilier. Je ne dois pas oublier de remarquer que le plus grand nombre des détenus se trouvèrent mêlés parmi environ 300 personnes accourues de toutes parts sur le lieu du désastre, en dehors du mur de ronde, et en dehors de toute surveillance, cependant, aucun d'eux n'a essayé à s'éloigner. Je leur recommandai, lorsqu'ils étaient dehors, de se conduire comme des bons enfants, ils me répondirent en ces termes: "Ne craignez pas, monsieur, nous ne partirons pas, vous avez bien assez de chagrin aujourd'hui."

Son Excellence m'a fait la faveur d'accorder le pardon royal à quatre d'entre eux, Phelan, Potvin, Mullins et Baril.

Le Dr. Pratt, médecin de la réforme, a poussé le dévouement jusqu'à demeurer des jours entiers parmi les détenus pour leur donner tous les soins de l'art; un nombre d'environ 15 avait beaucoup souffert, comme je l'ai déjà dit, par la fumée et la peur, durant l'incendie. Il était impossible de donner au complet le traitement médical que nécessitait l'état des prisonniers malades, dans la condition du local où ils se trouvaient. La chaleur intense, les méasmes et la difficulté des conditions hygiéniques dans cet étroit espace dans lequel se trouvaient 73 détenus, faisaient naître chez le médecin des craintes sur les suites graves qui pourraient résulter de cet état de choses.

Le Dr. Pratt me fit part de ses appréhensions. Je fis commencer de suite la construction d'une bâtisse en madrier, comme travaux d'urgence nécessité. Elle a 108 pieds de longueur et 24 pieds de largeur; une partie de cette bâtisse est occupée par les bureaux et par un magasin, et l'autre partie sert à la fois, de chapelle catholique, d'infirmerie et de dortoir.

Cette amélioration improvisée de notre condition, a rendu le service de l'institution plus facile et plus efficace, et m'a donné les moyens de procurer aux détenus tout le bien-être et les soins que la situation pouvait permettre.

Comme les 73 prisonniers se trouvaient complètement dénués de hardes, de chaussures et de lits, je me hâtai de transformer un petit hangar, qui avait aussi échappé à l'incendie, en ateliers pour les tailleurs et les cordonniers; et quelques jours après l'accident, l'on travailla à confectionner des chaussures, des vêtements et des lits pour les détenus.

Comme les menuisiers se trouvaient sans abri, car leur atelier avait été converti en dortoir, etc., pour les prisonniers, je leur fis bâtir une boutique en planche et en madrier, afin qu'ils pussent travailler.

J'ai fait enlever tous les décombres des ruines de l'édifice incendié; la plus grande partie de ce travail a été faite par les détenus. 35 prisonniers ont été employés à ces travaux de déblais pendant près de cinq semaines, sous la surveillance du chef de culture, du chef d'atelier des forgerons et d'un garde temporaire.

J'ai fait choisir et mettre à part, toute la pierre sortie des ruines, qui pouvait servir dans la construction d'un nouvel édifice pour les détenus.

J'ai fait ajouter, avec toute la diligence possible, l'étage de pierre, autorisé par votre Bureau, le 21 septembre dernier, sur la bâtisse de pierre ci-haut mentionnée. J'ai fait ériger, dans cet étage, 88 cellules, qui m'ont mis dans une position à pouvoir faire coucher les détenus séparément, chacun dans une cellule, depuis le 10 de ce mois. Dans une partie des mansardes de l'étage en question, j'ai fait construire 16 cellules solitaires, et l'autre partie qui est de 36 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, est occupée par l'infirmerie.

J'ai aussi fait construire une addition en bois, à l'extrémité sud-ouest de la bâtisse de pierre, de 25 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur, telle qu'autorisée par vous le 16 novembre dernier.

Dans le premier étage de cette addition de bois, j'ai installé les tailleurs, le second étage est occupé par un passage d'entrée au dortoir, et par un cabinet d'aisance pour les détenus durant la nuit. J'ai aussi fait préparer une chambre dans les mansardes, qui sert de chapelle et d'école protestantes.

La manœuvre de la construction de ces bâtisses a été faite par les détenus, sous la surveillance des employés, et une bonne partie de la menuiserie, et les ouvrages de la charpenterie ont été aussi exécutés par eux, sous la direction du chef d'atelier des menuisiers.

J'éprouve un vrai bonheur de pouvoir dire que, malgré le désarroi et la confusion jetés dans la réforme par la destruction de son principal édifice, les détenus m'ont donné très peu de trouble, je puis même ajouter, que, à l'exception de quelques sujets mal disposés, et récalcitrants, ils se sont tous admirablement bien conduits, depuis comme durant l'incendie; car bien que je n'eusse à ma disposition, pendant près de cinq mois, autre moyen pour maintenir l'ordre et la discipline, que mon influence morale, je n'ai aucun désordre sérieux à vous signaler.

Je me hâterai d'ajouter que les révérends aumôniers de cette institution ont contribué pour une large part, à disposer les détenus à l'obéissance et au travail.

Les craintes du Dr. Pratt, que quelque épidémie pourrait naître de l'insuffisance du local durant les premières semaines qui suivirent l'incendie, furent malheureusement réalisées. Les fièvres thyphoïdes firent leur apparition dans la réforme le 20 octobre. Vingt-deux détenus en ont été atteints, dont un en a été victime, Edward Cummings; il mourut le 17 novembre dernier.

Cinq prisonniers sont aujourd'hui dans l'infirmerie, affectés des mêmes fièvres, mais ils sont entrés en convalescence.

Un de ces derniers, du nom de Richelieu, qui a été trouvé coupable de vol au dernier terme criminel de Montréal, est arrivé ici le 15 de ce mois, par un temps très froid; il était alors atteint des fièvres thyphoïdes, et il était dans la période la plus critique de la maladie; son état était pitoyable.

Qu'il me soit permis de remarquer ici que l'introduction d'un prisonnier atteint d'une maladie contagieuse, dans une institution où il y a une grande population, peut avoir des résultats désastreux.

Il est difficile de décrire la condition pénible de la réforme après l'arrivée de l'épidémie; je n'avais pour recevoir les malades, au nombre de 13 dans la première semaine, qu'un seul abri en madrier, de 36 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur, qui servait en même temps de chapelle catholique et de salle pour les gardes et les détenus, durant les pluies froides, presque journalières, pendant les mois d'octobre et de novembre.

Ce ne fut que le 12 novembre que les malades ont pu être transférés de cet abri, dans l'infirmerie du nouveau local. Le dortoir de la nouvelle bâtisse était prêt le 10 de ce mois comme je l'ai dit plus haut. Mais la divine providence envoie presque toujours des moyens de consolation et des ressources dans les calamités. Les révérendes Sœurs de la Providence sont encore accourues à notre secours; deux de ces charitables religieuses ont passé, chaque jour, pendant plus de deux mois, depuis 7 heures du matin jusqu'à 6 heures, et même souvent 9 heures du soir à donner tous les soins possibles aux détenus malades, à les laver, les faire manger, faire leurs lits et les changer de vêtements. Elles ont été aidées dans leur œuvre chrétienne par la charitable et dévouée, mademoiselle Caron, elle aussi s'est imposé ce pénible travail, chaque jour, pendant plus de deux mois.

J'ai engagé un infirmier pour la nuit, depuis cinq semaines; et une sœur de charité a bien voulu continuer à faire le pénible service de l'infirmerie, durant le jour jusqu'à

aujourd'hui ; et continuera à remplir ces fatigantes fonctions tant que l'épidémie règnera dans la réforme.

Je le répète ici, les sœurs n'acceptent point de salaire, et leur maison n'a, conséquemment, rien reçu comme compensation de ces nouveaux services, pas plus des autres services qu'il eût été impossible de remplacer avec des avantages égaux, ou même approchant.

Les conditions matérielles et morales de la réforme se trouvent maintenant aussi bonnes qu'il était possible de l'espérer dans les circonstances difficiles sous lesquelles je me suis trouvé placé.

La bâtisse temporaire de la réforme étant terminée depuis quelques jours, il m'a été possible d'établir une organisation qui rend le service général, la surveillance et le maintien de la discipline et les dispositions hygiéniques plus efficaces et plus faciles.

Je puis loger cent quatre prisonniers dans ce nouveau local.

Je me hâterai d'ajouter qu'il n'offre pas toute la sûreté désirable, vu qu'une partie du mur de ronde est faite en madrier et en planche, ce qui a nécessité deux gardes de nuit de plus depuis la destruction de l'édifice principal.

Le nombre actuel des détenus est de soixante-dix-sept.

Les livres et registres de la réforme ayant été détruits dans l'incendie, je ne puis donner le nombre des prisonniers reçus durant l'année, ni le nombre des libérés dans la même période ; et pour la même raison, je ne puis donner la moyenne des détenus, ni des âges, non plus que les nationalités.

Il est un genre de renseignement de la plus haute importance, dont les documents réunis par moi, avec le plus grand soin, ont malheureusement été consumés dans l'incendie. D'après un ordre de votre Bureau, donné il y a déjà plusieurs années, j'avais recueilli une foule de détails sur la conduite des jeunes libérés de cette réforme, dont j'ai pu avoir des nouvelles, ou que j'ai pu moi-même observer personnellement, j'ai l'intention de refaire ces études, autant, du moins, que la chose est possible.

Voici, de mémoire, en attendant quelques renseignements qui, malgré la pénurie des détails, ne manqueront pas cependant de vous intéresser :

Deux de nos jeunes gens qui ont appris ici le métier de ferblantier, sont placés dans des ateliers à Montréal ; ils se conduisent bien. L'un d'eux gagne \$450 par année ; celui-ci est marié et père de famille ; il est souvent venu me voir avec sa jeune femme, et a toujours montré un grand attachement pour les anciens officiers et gardes.

Deux autres jeunes libérés qui ont appris le métier de menuisier, aussi eux, dans cette institution, ont trouvé de l'emploi, l'un à Montréal et l'autre à Charably, seulement quelques jours après leur libération ; l'un d'eux gagne 6s. 3d. par jour. Des personnes respectables m'ont fait des éloges de leur bonne conduite.

Plusieurs sont cultivateurs, l'un de ces derniers s'est marié, et il est bien établi ; leur bonne conduite fait la consolation de leurs parents.

Deux autres sont charretiers et propriétaires à Montréal. Et un autre est engagé chez un propriétaire de voitures de louage à Montréal ; leur conduite est digne d'éloge.

Un autre jeune infortuné qui causait, avant son séjour ici, à ses parents les chagrins les plus cuisants, et les terreurs les plus atroces à cause de sa mauvaise conduite et de son incorrigibilité, travaille aujourd'hui dans l'atelier de son père, et sa bonne conduite fait la consolation de ses bons parents, qui saïssissent toutes les occasions de me remercier.

Ils sont si heureux de voir leur enfant obéissant, appliqué au travail et bon chrétien qu'ils m'ont offert un présent d'une valeur considérable, comme témoignage de reconnaissance pour les soins que j'ai pris, secondé par mes coopérateurs, dans la bonne œuvre, à la réforme de leur enfant.

J'ai été sensible à cette marque de gratitude, mais j'ai refusé d'accepter ce don, comme je conçois qu'il était de mon devoir de le faire. Quelques jours après ce petit événement, le jeune homme, lui-même, accompagné de ses parents, est venu m'offrir une épingle d'or, comme souvenir de lui, et pour me remercier du bon traitement qu'il avait reçu dans la réforme, mais surtout pour l'avantage moral qu'il en avait tiré. Je n'ai pas cru devoir refuser à ces bonnes personnes cette petite consolation, attendu que ce cadeau ne constitue après tout, qu'une valeur d'affection que je prise au-dessus des valeurs matérielles, et que le devoir ne m'enjoignait pas de rejeter.

J'ai, moi-même, vu trois autres libérés qui sont employés dans des maisons commerciales ; leur bonne tenue et leur position indiquaient, comme le rapport qu'on me faisait d'eux,

une bonne conduite. Enfin, j'ai entendu parler avec éloge d'un plus grand nombre de jeunes libérés, sortis de cette réforme, et devenus d'honnêtes et utiles travailleurs de la société.

Les travaux urgents et ardues auxquels les prisonniers ont été occupés durant l'été, ont fait qu'ils n'ont pu être soumis aux exercices militaires que je leur avais fait faire dans les étés précédents. Je reprendrai l'usage de ces exercices aussitôt que possible.

Je puis rendre témoignage du bon effet qu'ils produisent; au point de vue de la santé, et surtout du maintien extérieur et de la discipline.

Missire Sauvé qui remplit, depuis quelque temps, le ministère d'aumônier catholique, en l'absence temporaire de Missire Lavallée, étant atteint d'une maladie qu'on croit mortelle, je ne puis, pour cette raison, vous transmettre le rapport de l'aumônier catholique avec les autres documents ordinaires y annexés.

Avant de terminer mon rapport, je dois peut être remarquer que la destruction des magasins, des lits et hardes des prisonniers, et presque tout le matériel, ainsi que les machines des ateliers, constitue une perte d'environ \$6,000, et que j'ai été obligé de remplacer la plus grande partie de ces choses à même l'octroi législatif pour le soutien de la réforme, aussi bien que les améliorations déclarées par vous nécessaires.

Il ne me reste plus qu'à témoigner ma gratitude au Tout-Puissant pour les faveurs qu'ils nous a accordées dans notre malheur; et d'espérer à la prompt reconstruction d'un édifice convenable.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très-humble serviteur,

F. X. PRIEUR,

Préfet, Prison de Réforme du Bas-Canada.

RAPPORT ANNUEL

SUR LA

PRISON DE RÉFORME DU HAUT-CANADA,

POUR L'ANNÉE 1864.

PENITANCOUCHINE, 19 janvier 1865.

Au Bureau des Inspecteurs d'Asiles, Prisons, etc.

MESSIEURS, — J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de Son Excellence le gouverneur-général, le rapport suivant, pour l'année 1864, sur la Prison de Réforme confiée à mes soins.

JEUNES DETENUS.

Le 31 décembre 1863.....	97
Reçus depuis.....	58
	<hr/>
	155
Renvoyés durant l'année 1864.....	20
Sentence remise	1
	<hr/>
	21
Restant à la réforme.....	134

RELIGION.

Eglise d'Angleterre, 50 ; catholiques, 46 ; méthodistes, 18 ; presbytériens, 14 ; luthériens, 3 ; baptistes, 3.—Total, 134.

AGES.

Deux, 21 ans ; sept, 20 ; quatorze, 19 ; dix, 18 ; vingt-deux, 17 ; dix-huit, 16 ; onze, 15 ; seize, 14 ; douze, 13 ; dix, 12 ; sept, 11 ; deux, 10 ; deux, 9 ; un, 8.—Total, 134.

NATIONALITÉ.

Haut-Canada, 84 ; Bas-Canada, 10 ; États-Unis, 12 ; Angleterre, 12 ; Irlande, 7 ; Ecosse, 5 ; Allemagne, 3 ; Nouveau-Brunswick, 1.—Total, 134.

ORPHELINS.

Vingt-quatre de père et de mère ; vingt-trois de père et quatorze de mère.

PARENTS INTEMPÉRANTS.

Vingt, père et mère intempérants ; trente-cinq, père ; quatre, mère.

AGES DES DETENUS ENFERMES A LA REFORME DU H.-C., POUR DEUX ANS ET MOINS.

Un, 7 ans ; un, 9 ; un, 10 ; six, 11 ; trois, 12 ; six, 13 ; un, 14 ; trois, 15 ; un, 19 ; pour deux ans ; et un, 13 ; pour neuf mois.

ÉTAT SANITAIRE.

Ainsi que je l'ai déjà dit dans un rapport précédent, la localité de la prison de réforme est extrêmement salubre, et j'ai encore le plaisir de pouvoir dire que la santé des détenus, durant l'année dernière, a été très satisfaisante. Les fièvres scarlatines ont été très communes dans les environs de la réforme depuis deux mois, et elles se sont introduites sur nos terrains depuis quelques jours, mais je suis heureux de dire que jusqu'à présent les jeunes gens qui me sont confiés en ont été exempts.

RÉGIME ALIMENTAIRE.

Le régime et la quantité de nourriture donnée à chaque détenu sont les mêmes que ceux détaillés dans mon rapport de l'année dernière; il n'est rien survenu qui puisse me porter à recommander un changement. La nourriture est en quantité suffisante et de la meilleure qualité. Je ne passe aucun contrat, mais j'achète tout ce dont j'ai besoin des cultivateurs qui, trouvant un bon marché et de l'argent comptant, approvisionnent l'établissement à des conditions très raisonnables, et à bien plus bas prix qu'on ne pourrait le faire au moyen de contrats.

TABLEAU DES PUNITIONS INFLIGÉES.

Mois.	Nombre de détenus punis.	Repas au pain et à l'eau.	Nombre battus de verges.	No. de coups.
Janvier.....	10	72	3	30
Février.....	6	69	2	24
Mars.....	5	51	2	12
Avril.....	13	102	...	...
Mai.....	3	192	2	72
Juin.....	6	191	1	12
Juillet.....	11	228	9	156
Août.....	9	150	3	48
Septembre....	6	159	4	72
Octobre.....	9	249	2	36
Novembre....	6	60	4	48
Décembre....	5	120	3	36
Totaux....	89	1,643	35	546

ÉVALUATION.

L'évaluation des dépenses extraordinaires requises pour la nouvelle prison de réforme du Haut-Canada, pour l'année commençant au 1er juillet 1865, et expirant le 30 juin 1866.

Taillage de la pierre, briquetage, et maçonnerie.....	\$6,171 00
Lattes et plâtrage.....	586 00
Ouvrages de charpente et de menuiserie.....	2,953 00
Peinturage et vitrage.....	497 00
Ferronnerie et ouvrages de forge.....	495 00
Toiture en ferblanc.....	900 00

Total.....\$11,602 00

Évaluation de la dépense probable de la prison de réforme du Haut-Canada, pour l'année comprise entre le 1er juillet 1865 et le 30 juin 1866.

Officiers.

Préfet.....	1,600 00
2 aumôniers.....	1,600 00
Sous-préfet, commis, garde-magasin.....	720 00
Chirurgien.....	400 00
Econome.....	400 00
8 gardiens, à \$360.....	2,880 00
Fermier.....	260 00
2 gardes de nuits, à \$315.....	630 00
1 garde-adjoint.....	270 00
	\$8,760 00

Provisions, combustible, etc.

Rations, 150 détenus, à 8 cts. par jour.....	\$4,380 00	
500 cordes de bois, à \$1	500 00	
Savon, huile, etc.....	250 00	
Remèdes.....	120 00	
Chaux.....	100 00	
		\$5,350 00

Habillements, literie, etc.

150 détenus, à \$15.....	\$2,250 00	
Frais de voyage des détenus libérés.....	430 00	
Hardes pour les détenus.....	337 00	
		\$3,067 00

Ferme.

Avoine, maïs, etc.....	\$750 00	
Foin, \$800; paille, \$150; semence, \$30.....	930 00	
Harnais, câbles, etc.....	100 00	
		\$1,830 00

Divers.

Grément des seines à pêcher, etc	\$45 00	
Papeterie, \$80; fret, \$300; frais de port, \$50	430 00	
		\$475 00
		\$19,482 00

REMARQUES GÉNÉRALES.

Je dois de nouveau faire rapport que la conduite générale des détenus a été satisfaisante; cependant, j'ai dû recommander que trois d'entre eux fussent transférés au pénitencier, comme incorrigibles. A l'exception de ces trois, tous les autres ont bien et assiduellement travaillé à leurs différentes occupations. J'éprouve beaucoup de difficulté à m'assurer de la résidence et de l'emploi des jeunes gens qui ont été renvoyés de l'institution, mais ceux dont j'ai eu des nouvelles, je suis heureux de le dire, réussissent bien et gagnent honnêtement leur vie. Comme je n'ai pas pu obtenir de détails sur chacun des jeunes gens libérés, j'ai écrit au préfet du pénitencier, en lui donnant les noms de cinquante-six détenus libérés depuis deux ans, et j'en ai reçu la réponse suivante:—

PÉNITENCIER PROVINCIAL,
Kingston, 11 janvier 1865.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 7 du courant, me communiquant les noms et les âges de certains détenus libérés durant les années 1863 et 1864, et me demandant si quelqu'un d'entre eux avait été condamné à l'emprisonnement dans cette institution.

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer qu'il n'y en a que deux sur la liste que vous m'avez transmise.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

D. Æ. MACDONELL,
Préfet, pénitencier provincial,

Cette communication est très satisfaisante, et si on la rapproche du fait qu'il n'y a eu qu'un seul détenu réincarcéré dans cette institution depuis son établissement; l'on aura la preuve évidente qu'elle répond au but pour lequel elle a été fondée; car sans les instructions morales et religieuses qu'ils ont reçues des différents aumôniers, et les habitudes de travail et d'industrie qui leur ont été communiquées pendant leur séjour ici, un bon nombre de ces jeunes gens seraient retournés à leurs mauvaises habitudes, et seraient devenus une source d'affliction et d'anxiété pour leurs parents; et un fardeau inutile pour la société.

Il a été fait deux tentatives d'évasion le 26 mai, deux le 21 juin, trois le 25 juillet, une le 10 août et une le 22 septembre ; ceux qui les ont faites étaient tous de nouveaux arrivants, à l'exception de deux. Le fait qu'ils travaillaient dans les champs sur les bords du bois leur a probablement suggéré la première idée de fuite, et le voisinage des broussailles si propre à les cacher, leur offrait une tentative trop forte pour y résister. Cependant, ils furent bientôt tous repris à chaque fois, et je suis fier de dire que depuis l'ouverture de l'institution, je n'ai pas perdu un seul de mes prisonniers.

Depuis quelque temps je fais faire l'exercice militaire aux détenus tous les jours, ce qui paraît leur causer beaucoup de plaisir et d'émulation.

J'ai à lutter contre de grands et de nombreux inconvénients, à cause du manque d'espace et de la situation incommode de plusieurs des bâtisses en usage, (particulièrement les dortoirs), car elle nécessite l'entrée et la sortie fréquente des jeunes gens, ce qui est cause qu'ils apportent beaucoup de boue dans grande salle, les escaliers la et les chambres, en sorte qu'il est presque impossible de tenir les vieux planchers en chêne, tout usés, dans cet état de propreté si désirable dans une institution où devraient régner l'ordre et la propreté.

J'espère, cependant, que ces désavantages disparaîtront bientôt, car les murs du troisième étage du nouvel édifice sont construits, et je les ai fait soigneusement couvrir afin de les protéger contre la gelée. A propos du nouvel édifice, je puis dire ici que j'ai éprouvé beaucoup de difficulté, dans le cours de l'année dernière, à empêcher les jeunes gens de se procurer du tabac. Lorsqu'il y avait tant d'étrangers qui travaillaient et étaient en communication constante avec les détenus, il était presque impossible de les empêcher d'en avoir. J'espère, cependant, que le corps principal de l'édifice sera terminé dans le cours de l'été prochain, et alors toutes les difficultés et tous les inconvénients disparaîtront.

Je recommandais, dans mon dernier rapport, qu'aucun délinquant âgé de plus de seize ans, ne fût envoyé aux prisons de réforme, et je vois avec plaisir que les inspecteurs partagent mon opinion sur ce sujet, car dans leur rapport de l'année dernière, ils font les remarques suivantes :—

“ Prenons le cas d'un enfant de huit ans (car il y en a), qui est envoyé à une prison de réforme pour cinq ans : cet enfant sera renvoyé dans le monde à l'âge de 13 ans, sans ressource, et par conséquent il sera obligé de gagner sa vie de quelque manière. D'un autre côté, prenons le cas d'un homme de 20 ans (car il y en a aussi), qui y est envoyé pour cinq ans, et qui, par conséquent, doit rester le camarade et le compagnon de petits enfants jusqu'à l'âge de 25 ans ; il est évident que dans le premier cas la durée de l'emprisonnement est trop courte, et l'époque de sa mise en liberté est prématurée, tandis que dans le second cas, il est clair qu'un caractère vicieux de 20 ans, qui est endurci dans le crime, n'est pas un compagnon convenable pour des enfants dont l'esprit peut être tourné au bien par une éducation vertueuse.”

La justesse des observations des inspecteurs sera évidente lorsque j'aurai dit que je trouve dans le registre des entrées à cette institution, que le 20 septembre 1864, il y est arrivé un enfant de neuf ans, condamné à cinq ans d'emprisonnement. Le 12 octobre suivant, un homme convaincu de vol de cheval fut condamné à deux ans d'emprisonnement à la réforme du Haut-Canada. Cet individu avait été marié en 1861, avait quitté sa femme et deux enfants dans l'état du Kentucky, et s'était sauvé dans ce pays pour éviter la conscription. Et ce n'est pas là un cas isolé ; je pourrais en citer plusieurs autres ; mais j'espère que durant la prochaine session, la loi sera amendée de manière à prévenir une répétition de ces cas. Après ce changement, et avec l'addition de la redoute triangulaire contenant 326 acres, et de la redoute carrée contenant 353 acres, de l'autre côté de la baie, aux terrains de la réforme, tel que je l'ai déjà recommandé, j'espère être en mesure de faire un rapport favorable d'année en année sur les progrès de cette institution, et sur l'économie de son administration.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-humble et obéissant serviteur,

WILLIAM MOORE KELLY,
Préfet, R. P., H.-C.

RÉPONSE

Par ordre de l'Assemblée Législative, à l'effet qu'il soit mis devant la Chambre ;
 " Un état indiquant en détail les paiements en principal et intérêts faits
 " au receveur-général par la banque du Haut-Canada, en vertu de l'ordre
 " en conseil du 19 novembre 1863, jusqu'au 1er juillet dernier, et aussi le
 " montant en principal et intérêts pour lequel la dite banque était endettée
 " au gouvernement à la date en dernier lieu mentionnée."

Par ordre,

W. McDOUGALL,
 Secrétaire.

SECRETARIAT,
 Québec, 18 août 1865.

Dr. La Banque du Haut-Canada en compte avec le Receveur-Général. Av.

1863.	—	Intérêt.	Principal.	1864.	—	Intérêt.	Principal.
		\$ cts.	\$ cts.			\$ cts.	\$ cts.
31 déc.	En caisse, sous la con- vention de M. Holton	.....	1,486,666 66	6 juillet..	Change.....	.....	110,000 00
					En caisse.....	5,500	
1864.				30 nov...	do au lieu de change.....	.....	126,666 66
1 ^r juil	Intérêt sur \$220,000 partie de ci-dessus, 6 mois, à 5 pour cent..	5,500		1865.			
1865.				14 janv..	En caisse.....	18,750	
1 ^r jan.	Intérêt sur \$1,250,000 —6 mois à 3 p. cent..	18,750		3 juillet..	do	18,750	50,000 00
1 ^r juil	do do	18,750		" "	Balance.....	.....	1,200,000 00
		\$43,000	1,486,666 66			\$43,000	1,486,666 66
1865.							
1 ^r juil	Balance rapportée...	.....\$	1,200,000 00				

E. E.

T. D. HARRINGTON,
 S. R. G.

DEPARTEMENT DU RECEVEUR GÉNÉRAL,
 17 août 1865.

RAPPORT

Du régistrateur du comté de Stormont, concernant les honoraires et émoluments reçus pour l'année expirée le 31 décembre 1864, fait conformément à la section 76 du chapitre 89 des statuts refondus pour le Haut-Canada.

ETAT des honoraires reçus par le régistrateur du comté de Stormont, en 1864, devant, tel que prescrit, être transmis à l'assemblée législative :—

Pour l'enregistrement des sommaires de titres, testaments, baux, etc., dans le township de Roxborough.....			\$ 83 17
Do do township de Finch.....			65 44
Do do do Cornwall.....			103 44
Do do ville de Cornwall.....			59 35
Do do do Osnabruck.....			140 25
Radiations d'hypothèques.....			24 00
Procurations			17 00
Listes des mariages.....			11 00
Do instituteurs.....			152 80
Certificats en chancellerie.....			3 00
			\$659 45

1er février 1865.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative, à Son Excellence le gouverneur-général, en date du 17 mars 1865, demandant un état de la part des députés-greffiers de la couronne, des députés-maîtres et députés-régistrateurs en chancellerie, et des procureurs de comté qui, avant la mise à effet de la loi pour la perception des honoraires pour les procédures judiciaires au moyen de timbres, n'avaient pas rendu compte des honoraires reçus sur les dites procédures; avec un état indiquant pendant quel espace de temps les dits honoraires sont restés entre leurs mains sans qu'il en fut rendu compte.

Par ordre,

W. McDOUGALL,

Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 21 août 1865.

ÉTAT des greffiers et députés-greffiers de la couronne et des plaids communs, députés-maires et députés-régistrateurs en chancellerie, qui n'ont pas rendu compte des honoraires qu'ils ont reçus, indiquant la période de temps pour laquelle ils sont arriérés, conformément à une lettre du secrétaire provincial, en date du 20 mars 1865.

Noms.	Comtés.	Sommes dues. — Dates auxquelles elles sont dues.	Période pour laquelle ils sont arriérés dans leurs comptes.	Remarques.
W. A. Campbell, greffier des assises (décédé). B. Martah (désigné)	York et Peel..... Elgin.....	\$425 47 222 62 30 sept. 1860	1er octobre 1860, au 1er novembre 1861	M. Martah, ex-greffier de la couronne, etc., doit encore \$222.62, et est aussi arriéré dans ses comptes depuis le 1er octobre 1863 jusqu'au 1er novembre 1861. Le montant des honoraires qu'il a pu recevoir pendant ce temps est inconnu, mais son salaire, s'élevant à \$433.33, a été retenu pour couvrir ce montant.
P. Inglis	Grey	\$79 03 30 juin 1864	.....	La traite de \$75, pour son salaire pour le trimestre écoulé le 30 juin 1865, est gardée pour couvrir ce montant.
C. H. Sache (décédé)	Lanark et Renfrew	\$330 79 26 avril 1862	.....	Le montant (\$330.79) dû par C. H. Sache, n'est pas encore payé.....
D. McG. Askin (décédé).....	Middlesex.....	\$1,390 93 30 juin 1860	1er juillet au 15 sep- tembre 1860.....	La dette de feu D. McG. Askin (\$1390.93), due au 30 juin 1860, n'est pas encore payée. De plus, il paraît être en arriéré pour ses comptes du 1er juillet au 15 septembre 1860, car il n'en a pas rendu compte. Le montant en est inconnu. Pour couvrir ce déficit, son salaire du 1er octobre 1859 au 15 septembre 1860, s'élevant à \$383.34, a été retenu.
A. Stuart (désigné)	Wentworth.....	Inconnues.....	1er janvier 1861 au 31 décembre 1862	M. Stuart est arriéré pour ses comptes des années 1861 et 1862. Les honoraires qu'il a reçu pendant cette période ont dû s'élever à une somme considérable—probablement pas moins de \$400—dont il n'a rendu compte d'aucune partie. Son salaire pour la période pour laquelle il est arriéré, s'élevant à \$400 par année, a été retenu.

C. C. Small (greffier de la couronne) décédé. W. B. Heward (greffier des héritiers et légat- naires)	Toronto	\$451 00	1856 à 1861.....	Par une lettre du solliciteur-général du Haut-Canada, en date du 4 nov. 1862, il paraît avoir été émis 451 commissions du bureau du greffier de la couronne, entre 1856 et 1861, dont il n'a pas été rendu compte, s'élevant à \$902, dont la moitié doit être chargée à C. C. Small, et l'autre moitié à W. B. Heward, greffier de la commission des héritiers et légataires, tel qu'ordonné par cette lettre.
do	do	451 00	do	

WILLIAM DICKINSON, D. I. G.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
Québec 18 août 1865.

ÉTAT des greffiers et députés-greffiers de la couronne et des plaids communs, députés-maires et députés-régistrateurs en chancellerie, qui n'ont pas rendu compte des honoraires qu'ils ont reçus, indiquant la période de temps pour laquelle ils sont arriérés,—conformément à une lettre du secrétaire-provincial, en date du 20 mars 1865.

DÉPUTÉ-MAIRES ET DÉPUTÉS-RÉGISTRATEURS EN CHANCELLERIE.

Noms.	Comtés.	Sommes dues, et dates auxquelles elles sont dues.	Périodes pour lesquelles ils sont arriérés dans leurs comptes.
S. S. Macdonell	Essex	\$60.33.....	Dont \$60 proviennent d'une charge de \$4 pour rapport fait par lui, non allouée.
D. A. Creasor	Grey	Inconnues	Les comptes du 1er juillet 1863 au 30 septembre 1864, n'ont pas été rendus.
W. W. Dean	Hastings.....	do	do
G. Williams	Kent	do	N'a pas rendu de comptes depuis sa nomination.
J. Stanton	Elgin.....	do	do
J. Powell	Lincoln.....	do	Les comptes du 1er octobre 1862 au 31 mars 1864, n'ont pas été rendus.
C. H. Powell	do	do	do
Jas. Shanly, Junr.....	Middlesex.....	do	Les comptes du 1er juillet 1863 au 30 septembre 1864, do
G. H. Dartnell	Ontario	do	Les comptes du 1er juillet 1863 do
M. B. Beard.....	Oxford	do	Les comptes du 1er janvier 1863 do
R. T. Huggard	Perth	do	do
J. McDonell	Stormont, Dundas et Glengary.....	do	Les comptes du 1er juillet 1863 do
G. Palmer	Wellington	do	N'a pas rendu de comptes depuis sa nomination.
W. Leggo	Wentworth	\$475.11.....	Partie du 4e et des 5e et 6e versements du principal et intérêt accrus jusqu'au 1er juillet 1865, sur sa dette originale de \$4,007.37, pour laquelle le gouvernement possède un bon en garantie.

ETAT des procureurs de comté du Haut-Canada qui, avant la mise à effet de la loi pour la perception des honoraires sur les procédures judiciaires au moyen de timbres, n'avaient pas rendu compte des honoraires reçus sur les dites procédures, indépendamment de la lettre du Secrétaire-Provincial, en date du 20 mars 1865.

Comtés.	Procureurs de comté.	Sommes dues.	Depuis quand.	REMARQUES.
Hastings	J. O'Hare	\$ 218 70	30 juin 1863	Rapporté au procureur-général, le 8 fév. 1864, et mis en cour.
Lenark et Renfrew	D. McMartin	1721 96	30 septembre 1863	Mis en cour, voir O. C. du 27 do
Leeds et Grenville	H. S. Hubbell	571 75	31 décembre 1862	Rapporté au procureur-général, le 27 août 1863, pour perception.
Ontario	W. H. Tremayne	1016 49	30 juin 1863	Rapporté au procureur-général, le 8 février 1864, et mis en cour.
Simcoe	H. B. Hopkins	463 75	30 septembre 1862	Ordonné d'être mis en cour, voir O. C. du 22 juillet 1863.
York et Peel	R. Dempsey	1461 18	31 décembre 1861	Rapporté au proc.-gén. le 6 sept. 1862, p. percept'n.

WM. DICKINSON,
D. I. G.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GENERAL,
Québec, 22 août 1865.

ESTIMÉS

DE LA

PROVINCE DU CANADA,

POUR L'ANNÉE FISCALE FINISSANT LE 30 JUIN,

1866.

ESTIMÉS

De la Province du Canada, pour l'année fiscale finissant le 30 Juin, 1866.

	Montant.		Total.	Approprié à même le vote de Crédit.		A être voté.
	\$	cts.		\$	cts.	
S E R V I C E .						
<i>Gouvernement Civil.</i>						
Bureau du Secrétaire du Gouverneur Général.....	1976	00				
Bureau du Secrétaire Provincial.....	12266	80				
Bureau du Régistrateur Provincial.....	4945	00				
Bureau du Receveur Général.....	12185	00				
Département du Ministre des Finances.....	\$12100	00				
do Branche des Douanes.....	14330	00				
do Branche de l'Audition.....	10370	00				
Bureau du Conseil Exécutif.....						
Département des Travaux Publics.....	\$12217	50				
do de la branche des Ingénieurs.....	8732	50				
Bureau d'Agriculture.....						
Département des Postes.....						
Département des Terres de la Couronne.....	\$62686	00				
do Branche des Sauvages.....	6620	00				
Procureur et Solliciteur Généraux, Est.....	58306	60				
do Ouest.....	2410	00				
Depenses contingentes.....	4838	32				
Arriérages de Salaires, Bureau du Secrétaire du Gouverneur.....	60000	00				
	154	66	266556	78	70000	196556
<i>Administration de la Justice, Canada Est.</i>						
Pour faire face aux salaires et dépenses contingentes non autrement pourvus.....			170000	00	40000	130000
<i>Administration de la Justice, Canada Ouest.</i>						
Pour faire face aux salaires et dépenses contingentes non autrement pourvus.....			37910	60	10000	27910
<i>Police.</i>						
Depense de la police d'Avialo, Québec, pour l'année courante (dont \$3760 à être remboursées do Montréal).....	11600	00				
do par les Commissaires du Havre).....	11000	00				
			22000	00	10000	12000

	Montant.		Total.	Approprié à même le vote de Crédit.		A être voté.
	\$	cts.		\$	cts.	
<i>Pénitencier, Maisons de Réforme et Inspection des Prisons.</i>						
<i>Pénitencier Provincial</i> —						
Entretien—(pour lequel il y aura un revenu estimé à \$40000).....	\$107400	00				
Matériaux de construction, etc.....	8500	00	115900	00		
<i>Aide de Rockwood</i> —						
Matériaux de construction.....	\$ 5650	00				
Salaires de l'architecte, des officiers et des gardiens employés à la construction.....	7490	00				
Chauffage et éclairage des bâtisses, et approvisionnement d'eau.....	28400	00				
	33540	00				
Entretien.....	16115	00	49655	00		
<i>Maison de la réforme à Penetanguishene</i> —						
Entretien.....	\$20500	00				
Nouvelles bâtisses.....	11650	00	32150	00		
<i>Maison de réforme, St. Vincent de Paul</i> —						
Entretien.....	\$24550	00				
Pour remplacer les provisions, meubles et outils détruits par le feu le 7 Août, 1864, et pour cloîture, etc., etc.....	7530	00	32080	00		
	11000	00	240785	00	60000	180785
<i>Inspection de Prisons et Asiles</i>						
<i>Législation.</i>						
<i>Conseil Législatif</i> —						
Salaires et dépenses contingentes. (Deux sessions).....	63120	00				
<i>Assemblée Législative</i> —						
Salaires et dépenses contingentes.....	244280	00				
<i>Items divers</i> —						
Impression et reliure des lois.....	\$35000	00				
do Distribution.....	4000	00				
do Impression du Code Civil pour le Bas Canada.....	10000	00				
do Ombro à la Bibliothèque du Parlement.....	4000	00				
do Salaire du Greffier de la Couronne en Chancellerie.....	1920	00				
do Dépenses contingentes du do.....	600	00	54880	00	70000	292280
<i>Éducation.</i>						
Somme allouée pour les Ecoles Communales du Haut et du Bas Canada, (de laquelle \$6000 de la part du Bas Canada doivent être appliqués aux Ecoles Normales).....	160000	00				
Aide au fonds de revenu pour l'Éducation Supérieure, Bas Canada.....	50000	00				
do Haut Canada.....						

ESTIMÉS pour l'année finissant le 30 Juin, 1866.—Suite.

	Montant.		Total.	Approprié à même le vote de Crédit.		A être voté.
	\$	cts.		\$	cts.	
S E R V I C E.						
<i>Chemins et Ponts.</i>						
Chemins de colonisation, Haut Canada.....	50000	00		50000	00	50000 00
do Bas Canada.....	50000	00		50000	00	NIL.
Balance du fonds d'amélioration.....	100000	00				NIL.
	41739	40	141739 40	41739	40	
<i>Service des Steamers Océaniques et du Fleuve.</i>						
Service des bateaux remorqueurs entre Montréal et Kingston.....	12500	00		35000	00	37500 00
Steamers de la Province.....	60000	00	72500 00			
<i>Phares et Service de Côtes.</i>						
La Trinité, Québec, salaires tels que détaillés dans les estimés.....	44221	10				
do Montréal.....	24950	00				
do Phares sur les lacs et les rivières à l'intérieur.....	40000	00				
Allocation à Pierre Brochu, pour résider au lac Métapédia, sur le chemin de Kempt, pour y assister les voyageurs.....	100	00				
do au Petit Lac, do.....	100	00				
do à Marcel Brochu, do à La Fourche, do.....	100	00				
do à Jonathan Noble, do à Assanetanguan, do.....	100	00				
do à Thomas Evans, do.....	400	00				
Proportion des dépenses pour l'entretien des phares sur les Isles St. Paul et Scatterie, dans le Golfe.....	2500	00	112071 10	35000	00	79071 10
<i>Messagerie de Bois.</i>						
Salaires et dépenses contingentes du Bureau du Surintendant des Mesureurs de Bois, Québec et Montréal (moins les honoraires des mesureurs de bois).....			20000	4500	00	15500 00
<i>Pêcheries.</i>						
Bas Canada (y compris les Primes).....	24500	00				
Haut Canada.....	8000	00	32500 00	5000	00	27500 00
<i>Inspection des Chemins de Fer et Bateaux-à-Vapeur.</i>						
pour.....	5000	00				
pour.....	6500	00	11500 00	3000	00	8500 00

	Montant.		Total.	Approprié à même le vote de Crédit.		A être voté.
	\$	cts.		\$	cts.	
<i>Items divers.</i>						
Pour diverses impressions du gouvernement.....	6000	00				
Pour annonces et souscriptions, Gazette du Canada.....	6500	00				
Pour frais de port de la Gazette du Canada.....	800	00				
Translation du Gouvernement à Ottawa, somme additionnelle.....	50000	00				
Pour faire face aux dépenses imprévues du service public.....	60000	00				
Bureau du proposé à l'engagement des matelots.....	1200	00				
Frais de poursuite dans l'affaire H. McCardy.....	550	00				
Pour payer les annonces des Syndics d'Office, en vertu de l'acte concernant la Faillite, par le bureau de commerce, Montréal.....	71	15	125101 15	180000	00	25101 15
<i>Perception, administration et autres charges sur le Revenu.</i>						
Douanes (moins les droits remis).....	350000	00				
Accise (moins les commissions).....	10000	00				
Bureau de Postes, dépenses ordinaires.....	520000	00				
do Service des chemins de fer du Grand Tronc, Grand Occidental et du Nord.....	290000	00				
Travaux publics, entretien.....	125000	00				
do réparations.....	125000	00				
do perception et items divers.....	40000	00				
Exploration territoriale, Haut Canada.....	60000	00				
do Bas Canada.....	30000	00				
do Diverses dépenses.....	119000	00				
Chemin de Hamilton et Port Doyon.....	170000	00				
Amendes et confiscations, timbres, etc., (moins la commission).....	3000	00				
	10000	00	1362500 00	300000	00	1062500 00
Total.....			\$3684742 12	956322 40		2728419 72

E T A T

Indiquant les détails de certains Services pour lesquels un vote de la Législature est requis, pour l'année fiscale finissant le 30 Juin, 1866.

S E R V I C E.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
GOUVERNEMENT CIVIL.				
<i>Gouverneur Général</i>		Stat. Ref. Can., cap. 10		31111 07
<i>Bureau du Secrétaire Civil.</i>				
Secrétaire.....	3000 00	do do ...	6144 00	
1er Commis.....	1610 00			
2e do.....	1400 00			
3e do.....	660 00			
Gardien de bureau.....	500 00			
Messageur.....	500 00			
do Extra.....	450 00			
	8120 00			
<i>Bureau du Secrétaire Provincial.</i>				
Secrétaire Provincial.....		Estimés—Balancés ..	1976 00	8120 00
Assistant Secrétaire, Est. do	2840 00 2600 00	Stat. Ref. Can., cap. 10	5000 00	
		do cap. 11	5440 00	
1 Commis.....	2000 00			
2 Commis à \$1610 chaque.....	3220 00			
3 do à \$1400 ".....	4200 00			
1 do.....	1240 00			
Gardien de bureau.....	416 80			
2 Messagers, à \$495 chaque.....	990 00			
Secrétaire du Bureau des Examineurs.....	200 00			
		Estimés	12266 80	22706 80
<i>Bureau du Régistrateur Provincial.</i>				
Député Régistrateur Provincial.....		Stat. Ref. Can., cap. 11	1800 00	
1 Commis.....	1100 00			
1 do.....	1060 00			
1 do.....	800 00			
1 do.....	760 00			
1 do.....	730 00			
Messageur.....	495 00			
		Estimés.....	4945 00	6745 00
<i>Bureau du Receveur Général.</i>				
Receveur Général.....		Stat. Ref. Can., cap. 10	5000 00	
Député Receveur Général.....	2600 00			
Teneur de livres.....	1600 00	do cap. 11	4200 00	
1 Commis.....	2000 00			
1 do.....	1600 00			
3 Commis, à \$1400 chaque.....	4200 00			
2 do à \$1260 ".....	2520 00			
1 Commis.....	1000 00			
Gardien de Bureau.....	500 00			
Messageur.....	365 00			
		Estimés	12185 00	21335 00
<i>Département des Finances.</i>				
Ministre des Finances.....		Stat. Ref. Can., cap. 10	5000 00	
Député Inspecteur Général.....	2600 00			
Commis principal et teneur de livres provincial.....	\$2000			
Moins compris dans les Estimés	200			
	1800 00			
Teneur de livre.....	1600 00	do cap. 11		

GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Département des Finances.—Suite.</i>				
Balance du salaire du commis principal.....	200 00			
Teneur de livres.....	1600 00			
1 commis.....	1400 00			
1 do.....	1360 00			
1 do.....	1340 00			
1 do.....	1060 00			
1 do.....	1020 00			
1 do.....	800 00			
1 do.....	730 00			
1 do.....	640 00			
Commis du prêt des incendies de Québec.....	1000 00			
Gardien de bureau.....	500 00			
Messenger.....	450 00			
		Estimés.....	12100 00	
<i>Branche des Douanes.</i>				
Commissaire.....		Stat. Ref. C., chap. 11.	2600 00	
Assistant do.....	2000 00			
1 commis.....	1600 00			
4 do à \$1400.....	5600 00			
1 do.....	1240 00			
1 do.....	1100 00			
1 do.....	800 00			
1 do.....	900 00			
1 do.....	640 00			
Messenger.....	450 00			
		Estimés.....	14330 00	
<i>Bureau de l'Audition.</i>				
Auditeur des comptes publics.....	2600 00			
1er teneur de livres.....	1600 00			
		Stat. Ref. C., chap. 11.	4200 00	
Assistant auditeur.....	2400 00			
2e teneur de livres.....	1600 00			
1 commis.....	1400 00			
1 do.....	1320 00			
2 do à \$1100.....	2200 00			
1 do.....	1000 00			
Messenger.....	450 00			
		Estimés.....	10370 00	
<i>Bureau du Conseil Exécutif.</i>				
President du conseil.....		Stat. Ref. C., chap. 10.	5000 00	
Commis do.....	2600 00			
Commis confidentiel.....	\$2000			
Moins ce qui est c. dans le budget 160				
		do chap. 11	4440 00	
1 commis.....	1600 00			
Balance du salaire du commis confident.	160 00			
2 commis à \$1400 chaque.....	2800 00			
1 commis.....	1100 00			
1 do.....	800 00			
1 do.....	500 00			
Gardien.....	600 00			
2 messagers à \$495 chaque.....	990 00			
1 do.....	400 00			
		Estimés.....	9950 00	
<i>Département des Travaux Publics.</i>				
Commissaire.....		Stat. Ref. C., chap. 10.	5000 00	
Deputé do.....	3300 00			
Moins ce qui doit être chargé au fonds d'inspection des chemins de fer.....	900 00			
		do chap. 28	2400 00	
				54600 00
				18390 00

GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

S E R V I C E .	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Département des Travaux Publics.—S'te.</i>				
Député commissaire (additionnel)	200 00			
Secrétaire.....	1800 00			
Teneur de livres.....	1610 00			
Asst. do	1400 00	Stat. Ref. C., chap. 11.	3610 00	
Asst. do	1360 00			
Commis, 1 à.....	1360 00			
1 à.....	1530 00			
2 à \$1000 chaque	2200 00			
1 à.....	800 00			
2 à \$730 chaque	1460 00			
1 à.....	707 50			
Messenger en chef et gardien.....	500 00			
Messagers, 2 à \$450 chaque	900 00			
<i>Branche des Ingénieurs.</i>				
Architecte.....		Estimées.....	12217 50	
Dessinateurs, 1 à	1240 00	Stat. Ref. C., chap. 11.	1800 00	
1 à	1095 00			
1 à	912 50			
3 à \$900 chaque	2700 00			
Commis, 1 à	1020 00			
2 à \$730 chaque	1460 00			
Messenger	365 00			
<i>Département du Ministre de l'Agriculture.</i>				
Ministre de l'agriculture.....		Estimés	8792 50	
Deputé do	\$2600 00	Stat. Ref. C., chap. 10..	5000 00	
Moins le salaire du secrétaire, autorisé par l'acte concer- nant le service civil.....	1600 00			
Asst. secrétaire.....	1000 00			
Commis, 1 à	1610 00			
2 à \$1000 chaque.....	1200 00			
2 à 960 "	2000 00			
3 à 660 "	1920 00			
Inspecteur des agences	1980 00			
Gardien	900 00			
Messagers, 2 à \$450 chaque.	500 00			
Gardien de bureau.....	900 00			
Scieur de bois.....	100 00			
	365 00			
Salaire du député comme secrétaire.....		Estimés	12475 00	
<i>Départem't du Maître-Général des Postes.</i>				
Maître-général des postes		Stat. Ref. C., chap. 11.	1600 00	
Député do				
Comptable	2600 00			
Secrétaire	2000 00			
Caisier.....	1800 00			
Surint. branche des mandats d'argent...	1600 00			
	2200 00	do chap. 11	10200 00	
Commis de 1re classe, 3 à \$1400 chaque.	4200 00			
1 à.....	1360 00			
1 à.....	1340 00			
1 à.....	1200 00			
Commis de 2e classe, 2 à \$1100 chaque..	2200 00			
1 à.....	1060 00			
1 à.....	1040 00			
1 à.....	900 00			

33820 00

19075 00

GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

S E R V I C E .	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Département du Maître-Général des Postes.—Suite.</i>				
Commis de 3e classe, 4 à \$800 chaque...	3200 00			
1 à.....	780 00			
1 à.....	760 00			
2 à \$740.....	1480 00			
1 à.....	720 00			
Commis de 4e classe, 7 à \$500 chaque...	3500 00			
Gardien de bureau.....	500 00			
		Estimés.....	24240 00	39440 00
<i>Bureau des Procureur et Solliciteur Généraux, Est.</i>				
Procureur-général.....	5000 00			
Solliciteur-général.....	3000 00			
Greffier permanent, département en loi de la couronne (partie).....	1200 00			
do do (do).....		Stat. Ref. C., chap. 10.	9200 00	
do do (balance).....	760 00	Acte 18 Vic., chap. 89	240 00	
Commis.....	1200 00			
Messenger.....	450 00			
		Estimés.....	2410 00	11850 00
<i>Bureau des Procureur et Solliciteur Généraux, Ouest.</i>				
Procureur-général.....	5000 00			
Solliciteur-général.....	3000 00			
Commis principal.....	1800 00	Stat. Ref. C., chap. 10.	8000 00	
Assistant do.....	800 00			
Secrétaire privé.....	973 32			
Agent à Toronto.....	400 00			
Messenger.....	500 00			
do.....	365 00			
		Estimés.....	4833 32	12833 32
<i>Département des Terres de la Couronne.</i>				
Commissaire des terres de la couronne.....		Stat. Ref. C., chap. 10..	5000 00	
Assistant do do.....	2600 00			
Député arpenteur général.....	2400 00			
Comptable.....	1610 00			
Surintendant des bois et forêts (partie).....	1400 00			
Dessinateurs, 7 at \$1200 (partie).....	8400 00			
2 à \$1100.....	2200 00			
1 à.....	1060 00			
1 à.....	1000 00			
1 à.....	730 00			
		do chap 11	2140 00	
Balance du salaire du surintendant des bois et forêts.....	200 00			
Balance des salaires de 7 dessinateurs, savoir: \$400, \$400, \$200, \$200, \$200, \$120 et \$40.....	1560 00			
Commis de 1re classe, 3 à \$1610 chaque	4830 00			
1 à.....	1600 00			
1 à.....	1440 00			
7 à \$1400 chaque	9800 00			
1 à.....	1360 00			
Commis de 2e classe, 10 à \$1100 chaque	11000 00			
1 à.....	1060 00			
6 à \$1020.....	6120 00			
1 à.....	1000 00			
1 à.....	960 00			
1 à.....	940 00			
Commis de 3e classe, 1 à.....	800 00			
10 à \$730.....	7300 00			
Gardien de bureau.....	500 00			

GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Département des Terres de la Couronne.—Suite.</i>				
Messagers, 4 à \$450.....	1800 00	Estimés	52686 00	
1 à	416 00			
<i>Branche des Sauvages.</i>				
Dép. surint. des affaires des Sauvages..	2000 00	Estimés	6620 00	85706 00
Premier commis.....	1400 00			
Comptable	1400 00			
2 commis à \$730 chaque.....	1460 00			
Gardien	120 00			
Messager	240 00			
<i>Dépenses cont. des Départements Publics</i>				
Arrérages des salaires du bureau du secrétaire du gouverneur		Stat. Ref. C., chap. 10	30000 00	90000 00
		Estimés	60000 00	
		do		154 66
		Total,ouv. civil....		455941 85

RECAPITULATION.

Montant autorisé par Stat. Ref. Canada, chap. 10	\$128065 07		
do do chap. 11	63680 00		
do Acte 18 Vic., chap. 89.....	240 00		
do Stat. Ref. Canada, chap. 23.....	2400 00		
Estimés		194385 07	
		261556 78	
Total.....			455941 85

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE—Est.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Cour du Banc de la Reine.</i>				
Juge en chef.....	5000 00	Stat. Ref. C., chap. 10		21000 00
Quatre juges puisnés, à \$4,000 chaque..	16000 00			
<i>Cour Supérieure.</i>				
Juge en chef.....	5000 00	do do		63000 00
Six juges puisnés, à \$4000 chaque.....	24000 00			
Huit do à \$3200 do	25600 00			
Trois do à \$2800 do	8400 00			
<i>Cour de Vice Amiralité.</i>				
Juge		Stat. Ref. B.-C., ch. 93	2000 00	3000 00
Maréchal.....	333 33			
Régistrateur	666 67	Stat. Ref. C., chap. 10	1000 00	10000 00
<i>Poursuites criminelles</i>		Estimés		
<i>Allocations de circuit</i>		{ Stat. Ref. C., ch. 10	6200 00	
		{ Estimés	2300 00	8500 00

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE—Est—Suite.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
<i>Fonds d'honoraires de justice, B.-C.</i>	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Shérifs—Salaires et dépenses contingentes de leurs bureaux.....	18500 00			
Protonotaires, greffiers de la couronne et de la paix.....	84000 00			
Cour d'appels.....	7000 00			
<i>Fonds de bâtisses et de jurés.</i>				
Pour réparations des cours de justice, etc.	.....	Stat. Ref. B.-C., c. 93	.....	109500 00
Coroners, salaires et dépenses contingentes.	15000 00	do chap. 109	.....	10000 00
Salaires des greffiers de la couronne et de la paix—Nouveaux districts.....	1260 00			
Interprètes aux cours.....	750 00			
Salaires des grands connétables.....	560 00			
Shérifs—Dépenses contingentes.....	70500 00	Estimés.....	.....	88070 00
<i>Maintien des prisons et cours de justice.</i>				
Gardiens des prisons et cours de justice {	8800 00	{ St. Ref. B.C., c. 93 }	8900 00	
	100 00				{ do c.79 }
Médecins des prisons.....	2639 94	Estimés.....	67639 94	76539 94
Maintien des prisons.....	65000 00			
<i>Items divers.</i>				
Révision et prépar. des listes de jurés.....	.....	Stat. Ref. B.-C., c. 84	2000 00	
Dépenses diverses, non autrement pourvues.....	.....	Estimés.....	1990 06	3990 06
		Estimé total des dépenses.....		393600 00

RECAPITULATION.

Autorisé par Stat. Ref. Canada, chap. 10.....	91200 00	
do Stat. Ref. B.-C., chap. 79.....	100 00	
do do chap. 84.....	2000 00	
do do chap. 93.....	126300 00	
do do chap. 109.....	10000 00	
Estimés—tels que détaillés ci-dessus.....		223600 00
Total.....		170000 00
		393600 00

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE—Ouest.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
<i>Cour d'erreur et d'appel.</i>	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Juge président.....	.....	Acte 25 Vict., c. 18.....	.....	1666 67
<i>Cour de chancellerie.</i>				
Chancellerie.....	5000 00			
2 vice-chanciers à \$4000 chaque.....	8000 00			
Maître en chancellerie (partie).....	2000 00			
Commis du do do.....	500 00			
Régistrateur do.....	1600 00			
Commis principal du do do.....	500 00	Stat. Ref. H.-C., c. 12.	17600 00	

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE—Ouest.—*Suite.*

S E R V I C E .	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Cour de chancellerie.—Suite.</i>				
Maître en chancellerie, (pourcentage).....	240 00			
Commis do do	200 00			
Régistrateur do do	240 00			
Commis du maître en chancellerie, (bal.)	300 00	Acte 18 Vict., c. 89 ...	680 00	
Commis principal du régistrateur, do	500 03			
do du bur. du maître en chancellerie	1600 00			
Commis junior, do do	600 00			
do additionnel, bur. du régistrateur.	750 00			
do do do	600 00			
do des entrées do do	600 00			
do do do	500 00			
Huissier et crieur.....	450 00			
Messenger	400 00			
Dépenses contingentes.....		Estimés	6300 00	
		Stat. Ref. H.-C., c. 12..	600 00	25180 00
<i>Cour du banc de la Reine.</i>				
Juge en chef.....	5000 00			
Deux juges puisnés, à \$4000 chaque.....	8000 00			
		Stat. Ref. H.-C., c. 10.....		13000 00
<i>Cour des plaids communs.</i>				
Juge en chef.....	5000 00			
Deux juges puisnés, à \$4000 chaque....	8000 00			
		do do		13000 00
<i>Cour du banc de la Reine et des plaids communs.</i>				
Greffier de la couronne et des plaids, cour du banc de la Reine, (partie).....	1600 00			
Commis senior, bur. du do do	1000 00			
do junior do do do	600 00			
Greffier de la couronne et des plaids, cour des plaids communs, (partie).....	1600 00			
Commis senior, bur. du do do	1000 00			
do junior, do do do	600 00			
Greffier de la procédure.....	1400 00			
		do do ...	7800 00	
Commis sr. du greffier de la C. et des P. C. du B. de la R. (pourcentage)....	200 00			
do junior, do do do	150 00			
do senior, du greffier de la C. et des P. C. des P. C. (pourcentage)	200 00			
do junior, do do do	150 00			
		Acte 18 Vict., c. 89....	700 00	
Greffier de la couronne et des plaids, cour du banc de la Reine, (balance)...	240 00			
Commis, junior, bur. du do do	250 00			
do extra do do do	600 00			
Greffier de la cour des P. C. (balance)...	240 00			
Commis junior, bur. du do do	250 00			
Assis. dans le bur. du greffier de la proc.	400 00			
Gardien.....	500 00			
Ingénieur	450 00			
Huissier et crieur.....	160 00			
Messenger, cour des plaids communs.....	160 00			
Assistant do du banc de la Reine.....	160 00			
Dép. conting., cour du banc de la Reine	4500 00			
do cour des plaids communs.	1000 00			
do greffier de la procédure...	500 00			
		Estimés	9410 00	
Députés greffiers de la couronne et des plaids des différents comtés, H.-C		Stat. Ref. H.-C., c. 10.	10600 00	26510 00

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE—Ouest—*Suite.*

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
<i>Cour de mise en accusat. (Impeachment)</i> —	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Salaires du greffier.....		Estimés.....		200 00
<i>Cour de Surrogate</i> —				
Greffier.....		Stat. R. H. C., ch. 16.....		1600 00
<i>Allocations de Circuit—Juges, cour du banc de la Reine et des plaids communs</i>		do ch. 120	6000 00	
do cour de chancellerie.....		Estimés.....	4000 00	
<i>Poursuites Criminelles</i>		do.....		10000 00
<i>Fonds d'honor. de Justice—H.-Canada</i> —				10000 00
Salaires des juges des cours de comté.....		Stat. R. H. C., ch. 20.....		90600 00
<i>Administration de la Justice Criminelle</i>		do c. 120	116000 00	
do cours de recorders.....		do c. 54	3000 00	
				124000 00
<i>Items divers</i> —				
Juge, District d'Algoma.....	2200 00			
Shérif, do.....	1000 00			
Greffier de la paix, do.....	600 00			
Greffier de la couronne, do.....	500 00			
Magistrat stipendiaire, Nipissing.....	1200 00			
		do c. 128	5500 00	
<i>Allocations aux shérifs pour assister à la cour de chancellerie</i>		do c. 10	800 00	
<i>Non autrement énumérés</i>		Estimés.....	8000 00	14300 00
		Total.....		332056 67

R E C A P I T U L A T I O N .

Dépense autorisée par Stat. Ref. H. C., chap. 10.....	45200 00	
do do 12.....	18200 00	
do do 16.....	1800 00	
do do 20.....	90600 00	
do do 54.....	8000 00	
do do 120.....	122000 00	
do do 128.....	7500 00	
do Acte 25 Vic., chap. 18.....	1666 67	
do Acte 18 Vic., chap. 89.....	1380 00	
	294146 67	
Estimés.....	37910 00	
Total.....		332056 67

P O L I C E .

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Québec</i> —Salaires du juge des sessions de la paix.....	2400 00			
Paie de 2 hommes de police.....	730 00			
Habillem. do et dépenses conting.....	200 00			
		Stat. R. B. C., ch. 102.....	3300 00	
<i>Police fluviale—Québec</i>		Estimés.....	11000 00	14300 60
<i>Montréal</i> —Salaires du juge des sessions de la paix.....	2400 00			
Salaires du greffier.....	1095 00			

P O L I C E.—*Suite.*

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
<i>Montréal—Suite.</i>	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Paie de 2 hommes de police.....	730 00	Stat. R., B. C. ch. 102.	4425 00	
Habillem. do et dépenses conting.	200 00			
<i>Police fluviale — Montréal (y compris \$3,700 à être remboursées par la commission du havre)</i>		Estimés.....	11000 00	15425 00
		Total.....		29725 00
R E C A P I T U L A T I O N .				
Dépense autorisée par		Stat. Ref. B. C., chap. 102	7725 00	
		Estimés	22000 00	
Recettes des droits de tonnage, Québec.....	\$11000 00			
Payable par les commissaires du havre, Montréal.....	3700 00			
	\$14700 00			
				29725 00

L E G I S L A T I O N .

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
<i>Conseil Législatif.</i>	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Salaire de l'Orateur (partie)		Stat., Ref. chap. 10...	2000 00	
Indemnité aux membres et montant par mille (deux sessions).....		do chap. 3...	92800 00	
Balance du salaire de l'Orateur.....	1200 00			
Salaire du greffier.....	2000 00			
do de l'assist. greffier et du traducteur français	1600 00			
do greffier en loi.....	1000 00			
do chapelain et bibliothécaire.....	800 00			
do gentilhomme huissier de la verge noire	400 00			
do sergent-d'armes.....	400 00			
do messager en chef	400 00			
do portier.....	240 00			
do trois messagers pour deux sessions à \$180 chacun par sess.	1080 00			
Dépenses contingentes (pour 2 sessions).	54000 00	Estimés	63120 00	
<i>Assemblée Législative.</i>				157920 00
Salaire de l'orateur (partie).....		Stat. Ref., chap. 10...	2000 00	
Indemnité aux membres et montant par mille (deux sessions)		do chap. 3...	172000 00	
Balance du salaire de l'orateur.....	1200 00			
Salaire du greffier	2000 00			
do de l'assistant greffier	1600 00			
do du greffier en loi et assistant traducteur	2000 00			
do du greffier en loi du gouvern't.	400 00			
do du sergent-d'armes	400 00			
Dépenses contingentes (deux sessions).	236680 00	Estimés	244280 00	
				418280 00

LEGISLATION.—*Suite.*

SERVICES.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Dépenses Générales.</i>				
Commission pour codifier les lois, B.-C...	16000 00	Stat., Ref., chap. 2 ...	24000 00	
Salaires de 2 juges suppléants, cour supérieure, B. C	8000 00			
Impression et reliure des lois (deux sessions)	35000 00			
Pour distribution do do	4000 00			
Impression du code civil pour le B.-C.....	10000 00			
Octroi à la bibliothèque parlementaire...	4000 00			
Salaire du greffier de la Couronne en chancellerie	1280 00			
Dépenses contingentes do	600 00	Estimés.....	54880 00	78880 00
		Total.....		655080 00

RECAPITULATION.

Dépense autorisée par Stat. Ref., chap. 2.....	24000 00
do do do chap. 3.....	264800 00
do do do chap. 10.....	4000 00
Estimés	362280 00
Total.....	655080 00

E D U C A T I O N .

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Octroi annuel		Stat. Ref., chap. 26...	200000 00	
Octroi additionnel aux écoles communes, Haut et Bas-Canada.....	160000 00			
do do do	32000 00			
Aide au fonds de revenu pour l'éducation supérieure, B.-C.....	20000 00			
Additional do do	5000 00			
Aide au fonds de revenu pour l'éducation supérieure, H.-C.	20000 00	Estimés.....	272000 00	472000 00
Additional do do	5000 00			
Avance au fonds de rev. de l'éd. sup., B. pour faire face au déficit du revenu.....	30000 00			
Revenu du fonds d'éducation, B.-C.....		Stat. Ref., B. C., c. 15	20000 00	50000 00
{ Fonds de rev. des écoles de gram., H.C		Acte 47 Geo. III, c. 46	10000 00	
{ Revenu net du fonds des écoles de grammaire, H. C.....		Stat. Ref., H. C., c. 63	20000 00	
<i>Salaires et Dépenses Contingentes du Département de l'Éducation, C. E.</i>				
Salaire du surintendant en chef.	4000 00			
do secrétaire	2000 00			
do commis des statistiques et comptable.....	1050 00			
do Assistant do do	500 00			
do commis corresp. et assistant Journal of Education	1050 00			
do do do Instruct..	1000 00			
do commis copiste	660 00			
do do	650 00			

EDUCATION.—*Suite.*

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
<i>Salaires, etc., Dep. de l'Education, B. C.</i> — <i>Suite.</i>	\$ cts.			\$ cts.
Salaire du messager.....	375 00			
Dépenses contingentes	5600 00			
Dépenses de la bibliothèque.....	1000 00			
Pour l'achat des livres de prix	1600 00			
		Estimés.....	19485 00	
<i>Salaires et Dépenses Contingentes du Département de l'Education, C. O.</i>				
Salaire du surintendant en chef.....	4000 00			
do député do	2200 00			
do commis senior et comptable...	1200 00			
do do statistiques.....	1000 00			
do assistant do	500 00			
do commis correspondant.....	900 00			
do messenger.....	300 00			
Dépenses contingentes	3500 00			
		Estimés.....	13600 00	33085 00
		Total.....		555085 00

RECAPITULATION.

Dépense autorisée par Stat. Ref. Can., chap. 26.....	200000 00	
do do H. C., chap. 63.....	20000 00	
do do B. C., chap. 15.....	20030 00	
do do Acte 47 Geo. III., chap. 46.....	10000 00	
do do Estimés	305085 00	555085 00

PHARES ET SERVICE CÔTIER.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
<i>Maison de la Trinité, Québec.</i>	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Salaire du maître.....	\$1200 00			
do maître du havre	1840 00			
do 2 surintendants des pilotes	2400 00			
do trésorier	1610 00			
do commis	1440 00			
do bailli	750 00			
do maître du havre à Gaspé.....	125 00			
do do do à Amherst.....	50 00			
Bureau du maître du havre et dépenses contingentes.....	5280 00			
	14695 00			
Nouvelle balises	800 00			
Bouées	1982 00			
Dépôts de provisions pour les marins naufragés	1000 00			
Salaires de deux gardiens de dépôts de provisions à Anticosti.....	400 00			
Maintien des phares :-				
Portneuf.....	\$376 00			
St. Antoine	188 00			
St. Croix.....	233 00			

PHARES ET SERVICE CÔTIER.—*Suite.*

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Maison de la Trinité, Québec—Suite.</i>				
Piliers	\$1620 00			
Bellechasse.....	530 00			
Ile aux Grues	530 00			
Bâtiments à lumière.....	4775 60			
Grosse Isle, Kamouraska.....	530 00			
Pèlerins.....	670 00			
Isle Rouge.....	1300 00			
Isle Verte.....	1382 50			
Pot à l'eau-de-vie.....	570 00			
Biquet.....	1300 00			
Pointe aux Pères	524 00			
Pointe des Monts.....	1255 00			
Pointe ouest d'Anticosti	1325 00			
Pointe sud-ouest d'Anticosti	1550 00			
Bout est d'Anticosti.....	1220 00			
Cap Rosier	1435 00			
Forteau.....	1405 00			
Belle Isle	2025 00			
	24744 10			
Tonnellerie et charroyage de l'huile...	600 00			
<i>Maison de la Trinité, Montréal.</i>				
Salaire du maître.....	625 00			
do trésorier.....	1325 00			
do surintendant des pilotes	1200 00			
do Bailli.....	600 00			
do messenger.....	400 00			
	4150 00			
Salaires de 29 gardiens de lumière, pour 37 phares et vaisseaux à lumière, et de 3 assistants aux gardiens de vaisseaux à lumière	4550 00			
Dépenses diverses.....	16250 00			
<i>Phares sur les Lacs et Rivières à l'intérieur.</i>				
Salaires des gardiens et surintendant...	20000 00			
Provisions et leur distribution.	14400 00			
Réparations, etc.....	5600 00			
<i>Items Divers.</i>				
Allocation à quatre guides de voyageurs sur le chemin de Kempt, à \$100 chaque	400 00			
Pour entretenir les phares de St. Paul et Scatterie.....	2500 00			
		do	2900 00	
		Total.....		112071 10

ESTIMÉ DE LA DÉPENSE TOTALE

De la province du Canada, pour l'année finissant le 30 juin 1866, pour les services sous-mentionnés.

SERVICE.	Estimé des dépenses.
	\$ cts.
Intérêt sur la dette publique.....	3650000 00
Charges d'administration.....	35000 00
Fonds d'amortissement.....	180000 00
Rachat de la dette.....	1100000 00
Prime et escompte.....	25000 00
Gouvernement civil.....	456000 00
Administration de la justice, Est.....	394000 00
Do Ouest.....	332000 00
Police.....	3000 00
Pénitencier, maisons de réforme et inspection des prisons.....	240000 00
Législation Est.....	645000 00
Education Est.....	555000 00
Do Ouest.....	14800 00
Institutions littéraires et scientifiques.....	280000 00
Hôpitaux et institutions de charité.....	20000 00
Exploration géologique.....	500000 00
Milice.....	16000 00
Arts, agriculture et statistiques.....	108500 00
Sociétés d'agriculture.....	50000 00
Emigration et quarantaine.....	42500 00
Pensions.....	36500 00
Annuités des Sauvages.....	600000 00
Travaux et édifices publics.....	53000 00
Loyers, assurances et réparations de.....	142000 00
Chemins et ponts.....	290500 00
Service des steamers océaniques et du fleuve.....	113000 00
Phares et service des côtes.....	22500 00
Pêcheries.....	200000 00
Rachat des droits seigneuriaux.....	40000 00
Indemnité seigneuriale aux townships.....	70000 00
Mesurage des bois.....	11600 00
Inspection des chemins de fer et bateaux-à-vapeur.....	82000 00
Fonds de municipalités, ouest.....	140000 00
Fonds des Sauvages.....	75000 00
Items divers.....	175000 00
Transiation du gouvernement à Ottawa.....	1430000 00
Perception, administration et autres charges sur le revenu :	
Douanes.....	\$310000 00
Accise.....	60000 00
Bureau de poste.....	600000 00
Travaux publics.....	295000 00
Territorial, y compris les fonds spéciaux.....	155000 00
Amendes et pénalités, timbres, etc.....	10000 00
	12154800 00
L'argent remboursé n'est pas compris dans les estimés pour la perception des revenus, et peut se monter, en tout, à.....	100000 00
Total.....	12254800 00

ESTIMES SUPPLEMENTAIRES

De la province du Canada, pour l'année finissant le 30 juin 1866.

	Montant.		Total.		Approprié à même le vote de Crédit.		A être voté.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
S E R V I C E .								
HOPITAUX ET INSTITUTIONS DE CHARITE.								
Aide à l'hôpital de Toronto.....	6400	00						
Do do pour les patients du comté.....	4800	00						
Do maison d'industrie.....	2400	00						
Do asile des orphelins protestants, et société de secours des femmes.....	640	00						
Do asile de la Madeleine.....	480	00						
Do asile des orphelins catholiques romains.....	640	00						
Do hospice de la maternité.....	320	00						
Do asile des filles et crèche publique.....	320	00						
Do asile de la providence.....	3000	00						
Do institution des sœurs et muets pour le H.-C.....	3200	00						
Do malades indigents.....	480	00						
Do hospice de la maternité.....	640	00						
Do association des dames charit. de l'asile des orphelins catholiques romains.....	640	00						
Do asile du Bon Pasteur.....	320	00						
Do directeurs de l'asile des orphelins protestants.....	320	00						
Do asile de Finlay.....	320	00						
Do asile des orphelins.....	320	00						
Do asile de Ste. Brigitte.....	320	00						
Do asile protestant des dames.....	160	00						
Do asile militaire du Canada pour les veuves et orphelins.....	3200	00						
Do malades indigents.....	800	00						
Do hôpital général des sœurs de la charité.....	4000	00						
Do corporation de l'hôpital général.....	1600	00						
Do hôpital St. Patrice.....	1120	00						
Do sœurs de la Providence.....	430	00						
Do asile de la rue Bonaventure.....	430	00						
Do asile Nazareth pour les aveugles et les enfants pauvres.....	640	00						
Do asile St. Patrice des orphelins catholiques romains.....	640	00						
Do asile des orphelins protestants.....	480	00						
Do maison de refuge.....	320	00						
Do société bienveillante des dames pour les veuves et les orphelins.....	480	00						
Do hospice de la maternité de l'université.....	3000	00						
Do do aux soins des sœurs de la miséricorde.....	320	00						
Do institutions des sœurs et muets.....	320	00						
Do asile des orphelins catholiques romains.....	320	00						
Do asile de la Madeleine, (dames du Bon Pasteur).....	320	00						

ESTIMES SUPPLEMENTAIRES de la province du Canada, pour l'année finissant le 30 juin 1866—*Suite.*

	MONTANT.		TOTAL.		APPROPRIÉ À MÊME LE VOTE DE CRÉDIT.		À ÊTRE VOTÉ.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
S E R V I C E.								
TRAVAUX ET EDIFICES PUBLICS.								
<i>Canaux.</i>								
Pour continuer à creuser et élargir le niveau du canal Welland, pour introduire les eaux du lac Érié.....								
Pour travaux sur les canaux provinciaux chargés au compte de construction.....								
Pour dommages causés aux terrains par la construction du canal Beauharnois, et réparations au chemin de St. Zotique, détruit par les eaux du canal Beauharnois	95000	00						
<i>Phares.</i>								
Pour la construction des phares.....	12000	00						
<i>Glissoles, Estacades, etc.</i>								
Pour travaux en rapport avec la descente du bois sur les rivières.....	16500	00						
<i>Havres, Jetées et Rivières.</i>								
Pour réparations au havre de Port Dover.....		5000						
do aux jetées au-dessous de Québec.....		5000						
Havres sur le Lac Huron.....		12000						
<i>Edifices Publics.</i>								
Pour la construction des bâtisses du parlement et des départements à Ottawa.....		300000						
Pour préparer, à Ottawa, une résidence pour l'usage de Son Excellence le gouverneur-général.....		20000						
Pour la construction d'une prison de réforme, à St. Vincent de Paul.....		30000						
Pour la restauration de la douane, à Québec, détruite par le feu.....		10000						
Pour obtenir des logements pour la douane, à Stansstead.....		2000						
Pour travaux en rapport avec les édifices pub. chargés au compte de construction.....		4000						
Pour un logement temporaire pour le Gouverneur-Général pendant que se complètera sa demeure permanente.....		5000						
<i>A prendre à même les fonds de batisses et de jurys.</i>								
Pour le palais de justice et la prison à la Malbaie.....								1200
Pour le rétablissement du palais de justice et la prison à St. Scholastique.....								1000
CHÉMIN DE LA JUSTICE.								
Pour acheter et meubler le palais de justice et la prison de Kamouraska, y compris le loyer d'un palais de justice et d'une prison temporaires.			3000	00				
Pour la construction de la prison du district de St. François.....			15000	00				
								20200
<i>A même le fonds de batisses du H.-C.</i>								
Pour l'élargissement de l'aile des aliénés, à Toronto.....								25009
<i>Items divers.</i>								
Arbitrages et jugements.....								15000
Arpentages et inspections.....								6000
Diverses charges relatives aux trav. pub., lorsqu'il n'est pas autrement pourvu.....								10000
			31000	00				
CHEMINS ET PONTS.								
Pour achever certains ponts sur les rivières Gatineau et de la Nation, commençés par le bureau de colonisation, par O. C., 20 au dit 1864.....			41200	00				
Pour l'achèvement du chemin Primeau, Caughnawaga.....								
Pour la réparation du chemin Métropolitain, savoir.....			8000	00				
do pour la réparation du chemin Métropolitain, en 1865.....			850	00				
Pour la réparation des travaux détruits par le feu en 1864 et par l'inondation en 1865.....								6200
Pour surcroît de frais pour les travaux abandonnés par les contracteurs.....								1400
Surveillance et dépenses contingentes.....								2400
Pour reconstruire deux ponts et réparer le chemin qui se trouve entre Cross Point et Sillars.....								4500
Dépenses contingentes.....								650
			24000	00				
ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.								
Pour la force détective:								
Est.....			5000	00				
Ouest.....			5000	00				
								10000
ITEMS DIVERS.								
Indemnité seigneuriale aux townships.....								
Service de la frontière, Est et Ouest.....								
Maison de détention aux mines de Bruce.....								400
Impression du rapport de l'arpentage du chemin de fer intercolonial.....								1000
Copies extra des débats sur la confiscation.....								1000
Aide spécial aux associations d'agriculture, H. C. et B. C., à \$5,000 chaque.....								10000
Dépenses ordinaires du bureau de poste pour l'année.....								34000
Chemins de fer Grand Tronc, Grand Occident 1 et du Nord, pour l'année.....								19800
Arrearages payables au Grand Tronc, depuis le 9 juin 1862 au 30 juin 1865.....								116328
								74
			654328	74				
Total.....			1516902	86				
			345000	00				

	MONTANT.		TOTAL.		APPROPRIÉ À MÊME LE VOTE DE CRÉDIT.		À ÊTRE VOTÉ.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
CHÉMIN DE LA JUSTICE.								
Pour la force détective:								
Est.....			5000	00				
Ouest.....			5000	00				
								10000
ITEMS DIVERS.								
Indemnité seigneuriale aux townships.....								
Service de la frontière, Est et Ouest.....								
Maison de détention aux mines de Bruce.....								400
Impression du rapport de l'arpentage du chemin de fer intercolonial.....								1000
Copies extra des débats sur la confiscation.....								1000
Aide spécial aux associations d'agriculture, H. C. et B. C., à \$5,000 chaque.....								10000
Dépenses ordinaires du bureau de poste pour l'année.....								34000
Chemins de fer Grand Tronc, Grand Occident 1 et du Nord, pour l'année.....								19800
Arrearages payables au Grand Tronc, depuis le 9 juin 1862 au 30 juin 1865.....								116328
								74
			654328	74				
Total.....			1516902	86				
			345000	00				

(No. 19.)

RAPPORT ANNUEL

Du Grand Temple de l'Ordre Indépendant des Bons Templiers du
Canada.

(No. 20.)

RAPPORT

De la Société St. Ignace de Montréal, jusqu'à août 1865.

ÉTAT DU FONDS D'HONORAIRES, Haut-Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1865.

MONTANT PERCU PAR LES PROCUREURS DE COMTE, POUR LE TRIMESTRE EXPIRE LE 30 SEPTEMBER 1864.—MONTANT PERCU PAR ESTAMPILLES.

COMTES.	RECETTES.		DEPENSES.		Estampilles du fonds d'honoraires de justice émises durant les neuf mois expirés le 30 juin 1865.	Salaires des juges pour les neuf mois expirés le 30 juin 1865.
	Total brut des honoraires.	Total net des honoraires.	Total des warrants.	Salaires des juges pour le trimestre expiré le 30 septembre.			Honoraires de surplus déposés.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Brant	695 79	596 96	188 08	700 00	1209 35	2100 00
Carlton	1002 42	881 33	31 33	850 00	85 04	2550 00
Elgin	369 33	300 64	399 36	700 00	1916 63	2100 00
Essex	296 05	205 93	294 07	500 00	517 46	2100 00
Frontenac, Lennox et Addington	1282 19	1092 07		750 00	409 45	1500 00
Frontenac					1828 10	2250 00
Grey	1301 19	1136 14		700 00	615 89	955 55
Haldimand	384 08	297 72	202 28	500 00	1557 06	1500 00
Haldon	477 91	387 79	112 21	500 00	696 78	1500 00
Hastings	1027 27	874 18		700 00	445 55	2100 00
Huron et Bruce	1848 63	1649 69		1033 33	2068 43	1950 00
Kent	482 35	392 05	224 74	600 00	943 07	1800 00
Lambton	484 41	299 13	200 87	500 00	898 42	1500 00
Lennox et Renfrew, juin	1087 51	932 01	267 99	1200 00	1773 75	1800 00
do do septembre	1420 91	1240 08		600 00	640 08	2100 00
Leeds et Grenville	1018 93	852 68		700 00	1720 93	2100 00
Lennox et Addington					152 68	900 00
Lincoln	767 72	658 74		600 00	765 99	1800 00
Middlesex	1010 01	874 38	119 89	950 00	58 74	2850 00
Norfolk	574 85	465 90	34 10	500 00	44 87	1500 00
Northumberland et Durham	1497 34	1316 77		1200 00	1061 24	3600 00
Ontario	1212 40	1091 40	24 00	700 00	2487 38	2100 00
Oxford	849 95	763 65		700 00	2438 65	2100 00
Perth	901 98	800 66		526 57	1421 34	1500 00
Peterboro'	584 04	503 30	96 70	600 00	1188 93	1800 00
Prescott et Russell	273 20	324 02	500 00	500 00	473 67	1998 62
Prince Edouard	491 20	382 55	117 45	500 00	1486 74	1500 00
Simcoe	1836 95	1481 48		700 00	3358 85	2100 00
Stornont, Dundas et Glengary	838 04	677 96	22 04	700 00	781 48	2100 00
Victoria, juin	835 38	715 32	284 68	1000 00	1658 23	1500 00
do septembre	771 10	671 66		500 00	1119 58	1500 00
Waterloo	935 49	811 08		700 00	1541 39	2100 00

ÉTAT DU FONDS D'HONORAIRES, Haut-Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1865.—*Suite.*

COMPTES.	RECETTES.		DEPENSES.		Étampilles du fonds d'honoraires de justice émises durant les neuf mois expirés le 30 juin 1865.	Salaires des juges pour les neuf mois expirés le 30 juin 1865.
	Total net des honoraires.	Total des warrants.	Salaires des juges pour le trim. expiré le 30 sept.	Honoraires de surplus déposés.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Total brut des honoraires.	361 19	213 49	500 00	1118 38	687 52	1500 00
Welland	2005 60	1818 38	700 00	181 92	3096 53	2100 00
Wellington	1188 44	131 92	950 00	1422 26	2756 24	2850 00
Wentworth	3581 88	3322 26	1900 00		7778 89	5700 00
York et Peel						
Représentants de R. Barritt, pour services comme juge intermédiaire, Huron et Bruce						383 33
E. Jackson, salaire dû au ci-devant juge Wilkes, de Grey, du 1er au 21 décembre						187 77
Mme. Wilkes pour balance de salaire et gratification.						542 76
Juge Wilkes, pour balance de salaire pour le trimestre de décembre						436 14
	\$33180 83	3125 97	24959 90	7254 98	758283 58	68864 17

* Avant l'émission des estim. il est, les honoraires furent portés un trimestre en arrière; conséquemment, les honoraires de ce trimestre (suivant l'état) comprennent ceux du trimestre précédent.
 † Cette somme comprend le crédit alloué pour estampilles entre les mains des distributeurs. Le montant du crédit proportionné contre le fonds d'honoraires est de \$10,010 90⁰⁰, laissant comme revenu \$48,272 68c.

RECAPITULATION.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Montant total des honoraires pour le semestre du 1er juillet au 30 septembre 1864	29088 91	3125 97	24959 90
Warrants pour do	48272 68		
Recettes nettes pour les estampilles du fonds d'honoraires, du 1er octobre 1864, au 30 juin 1865	13326 51		
Balance du déficit pour les trois trimestres	\$20681 49		
Moins—Surplus pour le 1er semestre	7254 98		
	\$93814 07	3125 97	7254 98
Montant total des salaires, du 1er juillet au 30 septembre 1864			24959 90
do du 1er octobre au 30 juin 1865			68864 17

BUREAU DE L'INSPECTEUR GENERAL,
 Québec, 10 août 1865.

(Signé,)

WM. DICKINSON, D. I. G.

(No. 22.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 16 courant; pour copie de la correspondance se rattachant à la nomination et salaire du député-maître preposé à l'engagement des matelots, depuis 1860.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 25 août 1865.

(No. 23.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 16 août 1865; pour des papiers relatifs au discours de M. le consul-général Potter, à Détroit, et de la lettre de M. Wood à M. Potter.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 25 août 1865.

(No. 24.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 14 août 1865, demandant qu'il lui plaise mettre devant cette chambre, copie de la correspondance entre le gouvernement et toutes autres parties relative au changement de nom d'un bureau de poste, dans la division nord de Leeds et Grenville, de Irish Creek à Jasper; aussi, copie de la correspondance entre le gouvernement et autres parties relative aux annonces des lettres non réclamées dans la division nord de Leeds et Grenville.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 25 août 1865.

RAPPORT ANNUEL

DE

PIERRE FORTIN, E^{CR.},

MAGISTRAT STIPENDIAIRE POUR LA PROTECTION DES PÊCHERIES
DANS LE GOLFE ST. LAURENT A BORD

‘ LA CANADIENNE, ’

PENDANT LA SAISON DE

1864.

.....
IMPRIME PAR ORDRE DE L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE.
.....



QUEBEC:

IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE STE. URSULE.
1865.

TABLE DES MATIÈRES.

— 0 —

	PAGES.
Rapport annuel.....	5
Résumé	22
Extrait du livre de Loch de " La Canadienne "	25
Remarques sur les pêches de la saison et sur leurs produits	29
Première division	29
Deuxième division.....	36
Troisième division.....	49
Récapitulation générale	56
Liste des vaisseaux qui sont partis du port de Paspébiac, pendant la saison de 1864, avec des cargaisons de morue séchée, etc., pour les marchés du Brésil, de l'Italie, de l'Espagne, etc., appartenant à la maison Charles Robin et Cie. et à la maison Le Bottillier et Frères, etc	57
Continuation de la liste des poissons du golfe et du fleuve St. Laurent.....	65
Comté de Bonaventure.....	74
Comté de Rimouski	75
Comté de Gaspé.....	76 et 77
Comté de Saguenay.....	78 à 81
Loups-marins pris au filet dans les pêches sédentaires ou dans les rets de fond ou tués sur les glaces sur la Côte Nord du golfe St. Laurent et aux Iles-de-la-Madeleine, en 1864.....	82
Etat indiquant le nombre de goelettes des Iles-de-la-Madeleine et la Côte Nord du golfe St. Laurent, employées à la chasse du loup-marin, en 1864, avec le nom du capitaine, le tonnage, le nombre de navires et la quantité de loups-marins tués.....	81 et 84



RAPPORT ANNUEL

DE

PIERRE FORTIN, E^{CR.},

MAGISTRAT STIPENDIAIRE POUR LA PROTECTION DES PÊCHERIES
DANS LE GOLFE ST. LAURENT A BORD "LA CANADIENNE"
PENDANT LA SAISON DE 1864.

LAPPAIRIE, 30 décembre 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les opérations de l'Expédition pour la protection des Pêcheries Canadiennes dans le Fleuve et le Golfe St. Laurent, pendant la saison de 1864.

J'ai fait tous mes efforts et j'ai fait servir tous les moyens dont je dispose à bord de "La Canadienne," pour donner à nos pêcheries toute la protection et tous les soins d'administration qu'elles méritent à si juste titre; et j'ai l'espoir qu'après avoir parcouru ce rapport, vous trouverez que j'ai rempli fidèlement les devoirs de la charge qui m'est confiée et que j'ai bien exécuté les diverses instructions dont vous avez bien voulu m'honorer pendant la saison qui vient de finir.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

P. FORTIN.

A l'honorable ALEXANDER CAMPBELL,
Commissaire des Terres de la Couronne,
Québec.

Le service de la protection des pêcheries, à la tête duquel j'ai l'honneur d'être placé, réclame la présence du vaisseau armé du gouvernement dans les eaux du golfe, tout-à-fait à l'ouverture de la navigation, c'est-à-dire entre le 20 et le 25 d'avril, et j'ai déjà eu occasion plusieurs fois d'attirer l'attention du gouvernement sur cette nécessité de mon service.

Cette année, j'espérais partir au temps désiré, mais le mauvais temps et les grands froids du mois d'avril, nous ont empêché de compléter les travaux de réparation qu'il était nécessaire de faire subir à "La Canadienne," cette année, pour lui donner plus de solidité; avant le 30 de ce mois, malgré l'activité et l'empressement montrés par les employés du département des travaux publics, dans l'exécution de ces travaux, mais ce jour-là même, je quittais le port de Québec. C'était plus d'un mois plus tôt que l'année dernière et une semaine d'avance sur mon départ de l'année 18 qui était le plus à bonne heure que j'ai, jamais fait avant cette année.

C'était à la vérité beaucoup de gagné, mais il reste encore quelque chose à faire. Cependant, je ne pense pas qu'avec le système actuel de mettre la goëlette dans le dock tous les automnes et de la peindre en entier (ce qui nécessite du beau temps) avant de la mettre à l'eau, on puisse malgré tous les efforts possibles réussir à partir plus tôt que la fin du mois d'avril ou même le commencement de mai; voilà pourquoi je vais suggérer que la goëlette hiverné dorénavant en flotte en dedans des jetées, soit à l'Anse des Mères, soit à Indian Cove, où elle serait complètement à l'abri des glaces; mais pour cela il faudrait qu'elle serait doublée en cuivre, opération qui peut se faire facilement et sans de trop grands frais et qui occasionnerait une grande économie sur les dépenses annuelles de l'hivernage du bâtiment.

Le 30 avril donc, nous effectuâmes notre départ du port de Québec à la faveur d'une légère brise d'ouest qui bientôt fit place à un fort vent de nord-est et ce ne fût que le 6 mai que nous pûmes nous rendre à Bersimis et le 7 à la Pointe-aux-Outardes, le premier endroit où j'étais appelé pour entendre des poursuites criminelles.

En effet, j'y jugé une personne accusée d'assaut et batterie, et dans un cas d'information pour assaut avec intention de meurtre, je m'occupai des procédés préliminaires prescrits par la loi en pareils cas et la personne accusée fut mise sous caution pour comparaître à la prochaine cour criminelle du district de Saguenay, à la Malbaie.

A Bersimis, j'avais en ma qualité de commissaire *per dedimus potestatem* assermenté M. Mathew Fortescue, résidant en cet endroit, et je n'ai nul doute que ce monsieur ne rende de bons services à la cause de l'ordre sur cette partie de la côte, où la présence d'un magistrat se faisait vivement sentir depuis longtemps. On sait que Bersimis est maintenant le point central où se réunissent la plupart des familles montagnaises qui habitent la côte nord du fleuve et du golfe St. Laurent, et j'ai recommandé la nomination de M. Fortescue principalement dans un but de protection pour ses pauvres Sauvages et afin d'empêcher les traiteurs ambulants d'y venir vendre des boissons spiritueuses.

Le 9, j'arrivai à la Pointe des Monts et j'y rencontrai M. Alexandre Comeau, garde-pêche de cette division de la côte, et je pus disposer des licences de pêche à saumon pour les stations qui s'y trouvent.

Cependant, les vents qui s'étaient toujours teus à la partie de l'est, continuaient à souffler de ce côté et nous ne pûmes nous rendre aux Sept-Iles que le 12 à midi.

J'avais à y débarquer le collecteur de ce port, M. Smith et sa famille, ainsi que ses bagages, et une fois cette opération accomplie, nous nous mîmes en route pour traverser au sud, le vent venant toujours de l'est, et s'opposant à mon dessein de toucher à la rivière Moisie.

Rendus sur la côte de Gaspé, nous fîmes route pour les Iles-de-la-Madeleine où nous abordâmes le 16, après avoir essayé bien des vents contraires et avoir rencontré des glaces flottantes au sud de l'Île Amherst.

Ma surprise fut grande en visitant le port d'Amherst de n'y trouver que 9 goëlettes, dont 6 équipées pour la pêche du hareng et 3 pour celle de la morue (je donnerai le nom de ces bâtiments plus loin), à une époque où d'ordinaire ce havre peut à peine contenir les centaines de vaisseaux pêcheurs qui s'y donnent rendez-vous des provinces d'en-bas et des Etats-Unis, encore les premiers venus n'étaient arrivés que depuis quelques jours.

C'était les glaces qui étaient la cause de cet état de choses; en effet, la partie sud du golfe depuis le Détroit de Canso jusqu'à l'Île du Prince-Edouard et même jusque dans le voisinage des Iles-de-la-Madeleine en était remplie et la navigation dans ces parages était tout-à-fait impossible, et d'après les rapports des pêcheurs, la banquise que nous avions vue le 15 s'étendait jusqu'à l'Île du Cap Breton. Et la présence de ces amas de glaces avaient eu l'effet de tenir jusqu'alors la température de l'air froide et humide.

PORT D'AMHERST, 17 MAI 1864.

Nom du bâtiment.	Nom du capitaine.	De quel port.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de filets.	Cargaison.
Nec plus Ultra.....	Peter Malcolm.....	Canso, Guysborough....	48	6	8	Hareng.
Brigitt Ann.....	M. McKay.....	Do do.....	48	5	.....	10 Brls.
Bluemer.....	James Walker.....	Bay of Inhabitants, N.E.	42	6	6	15 "
Shooting Star.....	James Murray.....	Canso, Little River.....	36	6	4	30 "
Trois-Sœurs.....	Théodule Gaspard.....	St. Pierre Miquelon.....	29	6	.....	.....
Victory.....	Edward Proctor.....	Canso, Guysborough....	37	4	4	20 "
Spec.....	Walter Murray.....	Canso, Ship Harbor.....	36	6	3	8 "
Espégle.....	Eugene Petitpas.....	St. Pierre Miquelon.....	27	11	3	.....
Hirondelle.....	Jules Poirrier.....	Kégasca.....	27	4	.....	.....
		Total.....	330	54	28	73 Brls.

Je vis monsieur le collecteur et les principaux habitants du port, et j'appris que la saison de l'hiver passé avait été assez douce, mais que les îles avaient été presque complètement entourées de glaces depuis le mois de janvier jusqu'au mois d'avril.

Dans le mois de mars, une immense banquise toute couverte de lous-marins, presque tous jeunes, était venue s'échouer sur les rivages de la partie nord-ouest des îles, et pendant deux jours les pêcheurs du Havre aux Maisons, de l'Étang du Nord et même de l'île Amherst y avaient tué, soit au fusil, soit avec des bâtons, environ 6,000 de ces amphibiens, c'était une riche moisson recueillie en peu de temps mais non sans danger, et elle aurait été encore bien plus abondante si le vent d'est ne se fut élevé et n'eût chassé au loin ces glaces flottantes qui portaient tant de richesses.

Le hareng avait fait son apparition dans la Baie de Plaisance vers la fin d'août et y avait été abondant de même que sur les côtes voisines, et la quantité immense d'œufs que les vagues avaient jetés sur les rivages de la baie et dont les exhalaisons putrides incommodaient beaucoup les habitants, indiquait qu'il y avait accompli dans des proportions immenses l'acte important de la reproduction de son espèce. Malheureusement, comme les bâtiments n'étaient pas arrivés assez tôt et comme les habitants des îles ne sont pas pourvus de grandes seines pour cette pêche, il n'avait été pris qu'une petite quantité de ce poisson.

J'avais touché à l'île d'Entrée le 10; je visitai le 18 le Havre aux Maisons et l'île Grindstone, et je m'assurai que tout allait bien dans ces endroits et que rien ne requerrait plus la présence de "La Canadienne" jusqu'à la pêche du maquereau, c'est pourquoi je donnai l'ordre du départ pour la côte de Gaspé.

Il y avait eu cinq naufrages l'automne dernier sur la côte nord des îles, et à l'un d'eux un capitaine et quatre matelots s'étaient noyés en voulant débarquer dans une chaloupe. Ces accidents qui sont le plus souvent la suite de l'inexpérience et de la négligence des capitaines, font un tort considérable à la navigation du golfe St. Laurent en la faisant croire encore plus dangereuse qu'elle n'est réellement et contribuent beaucoup à maintenir le taux des assurances sur les bâtiments qui viennent en Canada, plus élevé qu'il ne l'est sur ceux qui vont aux provinces voisines ou aux États-Unis, au grand détriment du commerce maritime de notre pays. Ce sont surtout des bâtiments venant des ports de Miramichi et de Richibouctou qui, le plus souvent, vont terminer leur existence, quelquefois très courte, (car il y a de ces bâtiments qui sortent des chantiers et qui viennent d'être mis à l'eau) sur les côtes sablonneuses de ces îles, d'où ils peuvent rarement réussir à s'échapper, une fois qu'ils y sont ensablés.

Je ne puis laisser ce sujet sans témoigner de l'empressement des habitants madeleiniens à secourir les naufragés et de l'ordre qui règne maintenant au sauvetage et à la vente des effets provenant de naufrages.

Le 20 mai, vers midi, nous arrivâmes à Percé.

Le hareng et la morue avaient fait leur apparition à cet endroit depuis quelque temps et déjà la pêche s'annonçait sous des auspices les plus encourageants.

Je m'assurai par une visite aux établissements de pêche que tout y était dans l'ordre.

Je débarquai le lendemain à Douglastown et j'y donnai les licences de pêche à saumon de la rivière St. Jean, et le soir nous entrâmes au Bassin de Gaspé. J'y passai les journées du 22 et du 23, occupé à la visite du port qui contenait 25 bâtiments, tant d'Europe que de Québec et des provinces d'en-bas, et à la distribution des licences de pêche à saumon des rivières Dartmouth et York, se montant au nombre de cinquante, et, ces affaires terminées, nous partîmes pour Paspébiac où nous arrivâmes le lendemain après-midi.

Nous comptâmes 26 bâtiments mouillés dans cette rade, les uns arrivant d'Europe avec des cargaisons complètes de marchandises et de fournitures de pêche, et les autres s'équipant pour la pêche à la morue sur la côte Nord—et tout annonçait une grande activité et un accroissement sensible dans le commerce du poisson dont Paspébiac est le grand centre pour le comté de Bonaventure et même pour une partie de la côte Nord située à l'est de Mingan.

Je constatai avec plaisir que dans ce port, où plus de cinq cents hommes étaient à l'ouvrage, tout était tranquille et dans l'ordre.

Le 25, j'expédiai les licences de pêche à saumon du Port Daniel, n'ayant pas eu occasion de visiter cet endroit; à midi, nous levâmes l'ancre et le lendemain nous vîmes mouiller à Carleton, et le même jour, dans l'après-midi, je visitai Maguacha et Dalhousie et

après être revenu à Carleton le 27, nous partîmes le lendemain pour retourner aux Iles-de-la-Madeleine.

Pendant ce séjour dans le haut de la Baie des Chaleurs, j'avais distribué les licences de pêche à saumon pour toutes les stations de la rivière Ristigouche, de la Baie de Carleton, de Maria et des rivières Cascapédia et Bonaventure.

La pêche du saumon n'était pas encore assez avancée pour pouvoir juger de la valeur de ses produits.

On voyait encore cette année un grand nombre de marsouins blancs (*Delphinapteres Beluga*) dans les eaux du fond de la Baie des Chaleurs, et beaucoup de pêcheurs croyaient qu'ils poursuivaient le saumon dont ils faisaient leur proie, et qu'ainsi ils nuisaient beaucoup à la pêche de ce poisson.

Il me semble qu'il faudra attendre encore quelques années avant d'émettre une opinion sur cette question, car il faut avant tout, avoir des faits certains sur les habitudes de ces cétacés et sur ce qui compose leur nourriture habituelle.

L'année dernière, les marsouins paraissaient aussi abondants que cette année à l'entrée de la rivière Ristigouche et on ne s'était pas encore aperçu que la pêche du saumon avait diminué d'une manière sensible dans ces endroits.

Le 30, après une traversée de deux jours, nous allâmes mouiller pour la seconde fois au havre Amherst, Iles-de-la-Madeleine. Mon but en m'y rendant avec une si grande hâte, était de me trouver dans ces parages pendant la pêche du maquereau, et j'arrivai bien à temps car le poisson n'avait pas encore fait son apparition dans la baie.

Il n'y avait de goëlettes étrangères dans le port d'Amherst que celles que nous y avions déjà vues; mais j'y trouvai un certain nombre de goëlettes des files qui étaient revenues de la chasse du loup-marin sur les glaces depuis peu et qui malheureusement ne rapportaient que des produits très insignifiants, tant cette chasse avait été peu fructueuse, à cause de la difficulté pour les bâtiments de sortir assez à bonne heure de leurs ports d'hivernage, remplis de glaces solides qui en bouchaient l'entrée, et de la rareté des loups-marins sur les glaces qu'elles accostèrent dans le golfe.

Au Havre aux Maisons, les goëlettes équipées pour cette chasse étaient revenues de leurs expéditions dangereuses et pleines d'aventures, sans avoir rencontré plus de succès que celles d'Amherst, excepté deux pourtant qui s'étaient perdues corps et biens, l'une près de la pointe de l'est de l'île d'Anticosti et l'autre au large de l'île de Bonaventure.

La perte de ces deux bâtiments avait jeté le deuil au milieu de la population des files, car leurs équipages comptaient parmi les plus respectables et les plus expérimentés de l'endroit, et comme c'était presque tous des gens mariés qui les composaient, ils avaient laissé un nombre de veuves et d'orphelins dont une grande partie à l'état de pauvreté.

Dans une autre partie de mon rapport, je donnerai un état indiquant le nombre de bâtiments des Iles-de-la-Madeleine, avec la valeur des loups-marins pris par chacun d'eux. Mais avant de passer à un autre sujet, je ne puis m'empêcher de faire remarquer que le peu de succès de la chasse aux loups-marins, obtenu par les bâtiments des Iles-de-la-Madeleine depuis deux ans, malgré l'activité et l'adresse déployées par les pêcheurs de ces endroits dans ces expéditions où ils ont à lutter constamment contre les tempêtes, le froid, et les glaces, serait de nature à compromettre l'avenir de cette industrie, importante sous plusieurs rapports, puisqu'elle donne des produits précieux pour le commerce et forme des marius aguerris, si la prime d'encouragement ne venait à leur secours pour payer une partie de leurs frais d'armement. Cette prime sera, en outre un appât puissant qui fera faire aux pêcheurs de nouveaux efforts dans la même voie l'année prochaine, espérant toujours que leurs travaux seront cette fois, couronnés d'un plein succès.

Mon séjour aux Iles-de-la-Madeleine se prolongea jusqu'au 11 de juin, et pendant ce temps je fus occupé à protéger la pêche de la morue, en empêchant plusieurs pêcheurs américains de se servir de lignes de fond pour prendre la morue sur les côtes des Iles-de-la-Madeleine et en deçà de trois milles de ces côtes ainsi que le veut la loi; et celle du maquereau en forçant les pêcheurs, tant étrangers que Canadiens à tendre leurs filets selon les règlements qui concernent les pêches de la Baie de Plaisance et à laisser libre la partie de cette baie qui se trouve vis-à-vis l'entrée du havre Amherst.

La plus grande partie des pêcheurs se conformèrent à ces règlements; plusieurs d'entre eux cependant persistent à vouloir mettre leurs filets dans les endroits réservés pour la navigation et je fus obligé de faire lever ces filets, au nombre de 13 et de les confisquer,

car de peur d'être condamnés à l'amende, aucuns de ces pêcheurs ne vinrent les réclamer. Ainsi, lors de mon départ d'Amherst, quoiqu'il y eut plus de mille filets à maquereau dans la Baie de Plaisance depuis le 6 que la pêche de ce poisson était commencée, il n'y en avait aucun de tendu en contravention à la loi.

Les goëlettes qui étaient dans les havres, s'étaient aussi conformées à la loi sur tous les points et particulièrement en ce qui regarde la manière de disposer de leur lest.

J'avais aussi employé quelques jours à visiter l'Île Coffin, la Grosse Île, l'Île Bryon et les Îles-aux-Oiseaux, et dans tous ces endroits je trouvai tout en ordre.

Je donnerai plus loin un état des pêches de ces différentes îles.

Le 13 fut le jour de notre arrivée à Percé. La pêche de la morue y était fructueuse et quelques-uns des bateaux avaient déjà pris 100 draftes de ce poisson. La *boîte* dont on se servait était le hareng qui était abondant près des côtes. Le capelan n'avait pas encore fait son apparition.

Le 14, je siégeai à la cour de Percé avec un juge de paix de l'endroit, le docteur Konick, pour juger cinq pêcheurs accusés d'avoir manqué à leur engagement. Leur culpabilité ayant été pleinement prouvée, ils furent condamnés à dix piastres d'amende chacun ou à vingt jours de prison; et l'amende n'ayant pas été payée, il furent tous incarcérés dans la prison de Percé.

Je ferai remarquer en passant qu'un exemple comme celui-ci ne devait pas manquer d'avoir un effet salutaire parmi la population du littoral en leur faisant voir que si quelques-uns d'entre eux étaient tentés de violer leurs engagements après avoir reçu de leurs armateurs des avances considérables en fournitures de pêche et surtout en provisions de bouche, la justice était là pour les punir de leur faute, mais aussi en même temps pour les protéger contre tout acte malhonnête de la part de leurs maîtres si besoin en était.

Le 14 nous touchâmes à la Pointe St. Pierre et le lendemain nous entrâmes au bassin de Gaspé. Tout y était tranquille, de même que sur tous les points de la côte que je venais de visiter.

La pêche de la morue s'y exerçait avec des résultats moyens. C'était à Percé et à la Pointe St. Pierre qu'elle était la meilleure. Dans la baie de Gaspé, elle était très médiocre.

Le 18, nous quittâmes le bassin de Gaspé pour nous rendre sur la côte du Nord, et je visitai sur la route les postes de pêche du Cap Desrosiers, de l'Anse-aux-Griffons, de la Rivière-au-Renard, du Grand-Etang, de la Petite-Vallée, de la Grande-Vallée et de la Rivière-de-la-Madeleine.

J'avais eu l'intention de visiter les établissements de Mont-Louis, mais à cause du calme d'abord, puis ensuite d'un fort vent de nord-ouest, il nous fallut passer outre et nous rendre aux Sept-Îles.

L'étendue des côtes que je venais de visiter depuis le Cap Gaspé, avait plus de soixante milles et renfermait un grand nombre d'établissements importants de pêche à la morue; malheureusement la pêche y était très mauvaise, quoiqu'il eut en près des côtes depuis le printemps une quantité considérable de harengs qui servaient d'appât: c'était la morue qui manquait et on n'avait pas encore eu connaissance du capelan sur aucune partie de ces rivages.

J'eus à régler plusieurs difficultés sur ces côtes et je pris les moyens d'empêcher les bâtiments de jeter du lest dans plusieurs petites rivières, comme celles de la Grande-Vallée et de Mont-Louis, où les petites goëlettes qui font le cabotage sont bien aises d'y trouver de l'abri dans le mauvais temps. Du reste tout était tranquille et il ne s'était montré aucuns bâtiments des États-Unis dans ces parages.

Aux Sept-Îles, où nous étions entrés comme je l'ai déjà dit, le 23, j'appris que la morue n'y avait pas encore fait son apparition, et qu'en conséquence il n'y avait pas encore de pêche quoiqu'il y fut pris du capelan dès le 10 de mai.

Le percepteur de ce port, M. Smith, n'avait aucun fait nouveau à rapporter.

Depuis le 24 jusqu'au 27, je fus occupé à visiter les établissements qui s'étendent depuis la rivière Moisie jusqu'à Mingan, distance de 80 milles: c'était ceux de Pigon, de Gibraltar Cove, de Shell-Drake, de la rivière Jupitagan, de la rivière St. Jean et de la Longue-Pointe.

Je plaçai un garde-pêche à la rivière Moisie et je m'assurai que tout y allait bien. La pêche du saumon était commencée depuis quelque temps déjà et promettait d'être

fructueuse. Quand à celle de la morue, elle était tout-à-fait nulle : les premières morues n'avaient été prises que la veille de notre arrivée dans cet endroit, et c'était d'autant plus surprenant qu'il y avait près des côtes une abondance de capelan et de langon, car on sait que la morue fait sa nourriture habituelle de ces jolis petits poissons dont elle a bien raison d'être si friande, car ils sont très délicats au goût.

A Pigon, j'eus une difficulté à régler à propos de la possession de certaines grèves et terrains employés pour la pêche, et après avoir entendu les témoins, je les adjugeai à ceux qui d'après la teneur de la loi des pêches, devaient y avoir droit.

Dans tous ces endroits la pêche de la morue qui ne faisait que commencer, était bien médiocre, quoique la *boîte* ne fit pas défaut. C'était à Shell-Drake, dans la baie de Magpie et à la rivière St. Jean que nos pêcheurs avaient eu le plus de chance jusqu'à présent.

La pêche du saumon à la rivière St.-Jean et dans le voisinage n'avait fourni que des résultats moyens.

Je donnai à M. Ross, l'agent de la Baie d'Hudson, à Mingan, les licences de pêche de la rivière St.-Jean et de plusieurs autres stations de pêche à saumon de la seigneurie de Mingan.

Le 28, ayant appris que le nommé Edouard Quigley pêchait à la rivière Romaine sans licence et même dans les limites de la station que la compagnie de la Baie d'Hudson y occupait, je me hâtai de me transporter de ce côté et après avoir traduit le prévenu devant moi et m'être assuré qu'il était coupable, je le condamnai à \$20 d'amende et à la confiscation du saumon qu'il avait pris et des filets qui avaient été placés dans les limites accordées à la compagnie de la Baie d'Hudson par sa licence.

Le 1er juillet, j'arrivai à la Pointe aux Esquimaux, les onze goëlettes qui avaient été faire la chasse aux loups-marins sur les glaces aux printemps en avaient rapporté environ 2,500 presque tous petits.

Ce n'était pas un succès, pourtant comme on considérait que comme l'huile se vendait cher, ces loups-marins produisaient assez pour les indemniser des travaux et des misères qu'ils avaient à subir pendant leurs périlleuses expéditions.

Le 5, je visitai la rivière Corneille que je remontai dans une chaloupe jusqu'aux premières chûtes : j'y trouvai les filets du locataire de la rivière tendus selon la loi. La pêche y était mauvaise ainsi qu'à la rivière Natsheeshoo.

Le 7, je touchai à la rivière Napitippi et à la rivière Agwaanus : tout y était en ordre,—pêche très médiocre, et vers le soir nous mouillâmes vis-à-vis la rivière Natsashquan.

J'allai de suite à terre pour m'enquérir de la plainte portée par M. Gauthier, le locataire de la rivière Natsashquan, contre M. Hippolyte Vigneault, à l'effet que celui-ci tendait ses filets dans les limites de la rivière.

Je mesurai avec M. Têtu et mon patron de canot, en présence de M. Gauthier et de son associé, M. Boulet, la distance qu'il y avait entre la pointe nord de l'entrée de la rivière et la station de H. Vigneault et je trouvai 1100 verges—c'était 100 verges au-delà de la limite nord de la rivière, telle qu'indiquée par un poteau avec les initiales de Robert Stanley, planté par mes ordres par le capitaine Bernier, en 1861.

Ce poteau se trouve même un peu au-delà des limites, qui sont d'un mille de chaque côté de la rivière en partant du milieu de la rivière, nord de la rivière, car le cours ayant un mille et deux encablures à son embouchure, en mesurant un mille en partant du milieu, on trouve que ces limites nord ne s'étendent qu'à un demi-mille moins une encablure ou environ 771 verges, depuis la pointe nord de la dite rivière. Je m'assurai de plus que M. Vigneault avait tendu ses filets cette année, comme les années précédentes et que par conséquent, on ne pouvait le blâmer en aucune manière.

Mais un changement remarquable s'était opéré dans l'entrée nord de la rivière : le chenal au lieu de courir directement en dehors comme auparavant, avait changé son cours et se dirigeait maintenant vers le nord et ouest et nord ouest se rapprochant beaucoup de la pêche de M. Vigneault. Et c'est cette raison et peut-être aussi la diminution bien marquée de la production du saumon dans la rivière Natsashquan cette année qui a engagé M. Gauthier à faire une plainte contre M. Vigneault, qui cependant a pris moins de saumon cette année que l'année dernière.

La barre de sable dont je viens de parler s'étend depuis le côté nord-ouest de l'île située à l'embouchure de la rivière, sur une ligne demie circulaire, environ un demi mille vers le nord-ouest, assèche à basse marée pendant les grandes mers, et comme je l'ai déjà dit, bouche complètement l'ancien chenal de l'entrée nord de la rivière. Mais le chenal nouveau quoiqu'ayant une direction nouvelle, est aussi profond et aussi large que l'ancien.

M. Gauthier avait prétendu que ses limites s'étendaient un mille de chaque côté de la rivière et, qu'en conséquence, la station de pêche de M. Vigneault se trouvait en dedans de ses limites, mais je lui prouvai en lisant son bail, qu'il était dans l'erreur et que ses prétentions n'étaient pas soutenables.

Le lendemain je visitai et mesurai les stations de pêche de la rivière et voici les filets que j'y trouvai : une tenture de filets placée sur la rive nord, s'étendant d'une pointe située à environ 150 verges en amont de la maison de la compagnie de la Baie d'Hudson, à une distance de 400 verges, dans la direction du milieu de l'île.

Une seconde tenture partait de la partie nord-est de la dite île vis-à-vis l'endroit où les goëlettes ont l'habitude de mouiller dans la rivière et s'avancait dans la direction de la maison de la compagnie jusqu'à une distance de 433 verges. Elle dépassait même la première tenture et ne laissait entre les deux qu'une distance de 108 verges.

Une troisième tenture était attachée au rivage du côté sud-est de l'île et courait dans une direction sud-est à une distance de 208 verges dans l'entrée sud de la rivière.

Une quatrième tenture de 534 verges de longueur avait été tendue sur le rivage opposé dans une direction qui la rapprochait tellement de la troisième tenture qu'il n'avait été laissé qu'un espace libre de 175 verges entre elles, comme je pus m'en assurer en mesurant la ligne de piquets sur lesquels les filets qui la composaient avaient été tendus et qui étaient encore debout, — mais cette tenture fut emportée par une crue des eaux le 28 juin et ne fut pas remplacée depuis, ce qui fait qu'avant cette dernière date, il n'y avait que 175 verges du cours de la rivière de libre dans le chenal du sud, et 107 verges seulement dans le chenal du nord, lorsque la loi des pêcheries exigeait au moins 200 verges de distance entre chacune de ces tentures.

En présence d'une violation si flagrante des règlements de pêche, mon devoir était tout tracé : il fallait punir. — Mais prenant en considération les grandes pertes d'argent que M. Gauthier allait faire cette année (des personnes compétentes estiment ces pertes au-delà de \$2,000) à cause de l'insuccès de sa pêche qui n'allait lui rapporter qu'une cinquantaine de barils de saumon au lieu de 250 barils et plus même que cette rivière rapporte ordinairement tous les ans, je ne le condamnai qu'à une amende de \$20, et je ne confisquai que la tenture de filets qui se trouvait placée dans le chenal du nord à 108 verges de ceux du côté opposé.

La loi aurait pu être appliquée avec plus de sévérité, mais après mure considération, je jugeai que cette punition était assez sévère, vu surtout que c'était une première offense.

M. Gauthier, pour se défendre, avait plaidé ignorance des clauses principales de l'acte des pêches, mais je pouvais à peine croire que les points principaux de l'acte qui concerne les pêches de saumon ne lui eussent été expliqués au bureau des pêcheries et qu'au moins on ne lui ait dit là, qu'il ne devait pas obstruer le cours principal de la rivière et qu'il ne devait pas y avoir une distance moindre de 200 verges entre ses tentures de filets.

J'envoyai ce même jour mon assistant, M. Tétu, examiner les filets dans le haut de la rivière. Cet officier trouva à trois milles en amont, une tenture s'étendant trop avant dans le chenal, et partie de cette tenture fut enlevée par mon ordre. Trois milles plus loin encore, le nommé George Morissette tendait des filets à saumon pour le compte de M. Gauthier : ceux-ci étaient en ordre.

Je laissai comme garde-pêche de cette rivière, un de mes marins, le nommé F. X. Labbé, à qui je donnai des instructions nécessaires.

Au sujet de la station de pêche de M. H. Vigneault, j'ai encore à dire que quoiqu'elle soit en dehors des limites de M. Gauthier, cependant comme la barre de la rivière est changée et que la masse de l'eau qui sort par le chenal du nord, suit une direction plus au nord qu'auparavant et ainsi se rapproche plus de la grève où est tendue la tenture de M. Vigneault, quoique je ne crois pas que cette tenture fasse plus de tort à la rivière maintenant qu'auparavant, cependant dans un but de conciliation et pour ôter toute cause de plainte (quoique peu fondée) à M. Gauthier, je prends la liberté de suggérer que le bail

de M. Gauthier soit changé en ce qui regarde ses limites, qui au lieu de s'étendre du milieu de la rivière, commenceront dorénavant des pointes de l'entrée de la dite rivière, et que la station de M. Vigneault soit transportée à l'extrémité de la nouvelle limite nord.

J'ai averti M. Vigneault qu'il pourrait se faire un changement tel que je suggère, dans la situation de sa pêche, et comme il devra y perdre un peu à ce changement, c'est la raison pour laquelle je n'ai pas élevé le prix de sa licence.

Pour ce qui regarde Natashquan, je n'ai plus qu'à ajouter que la pêche de la morue y avait été très mauvaise.

Il y était venu un assez grand nombre de goëlettes de pêche au havre de Natashquan ce printemps, mais elles en étaient bien vite parties lorsqu'elles virent le peu d'affluence de morue qu'il y avait sur les bancs.

Le 10 juillet, je quittai Natashquan pour aller visiter les stations de pêche de l'Île d'Anticosti. J'allai à Bear River ou Metallie Bay, à la rivière au Saumon où le nommé Harrison fait la pêche au saumon pour le compte de M. William Corbett, le locataire de la seigneurie de l'Île d'Anticosti, puis à Belle Bay, où je trouvai six établissements de pêche à la morue et trois goëlettes.

Tous ces établissements sont sur la côte nord de l'île. La morue y était assez abondante, mais les mauvais temps y entravaient beaucoup les travaux des pêcheurs.

Sur la côte sud, je m'arrêtai à la rivière Shallop, à la pointe sud-ouest de l'île et à la rivière Jupiter. J'avais trouvé tout en règle sur l'île excepté à cette dernière rivière où M. William Corbett y avait un filet à saumon tendu tout-à-fait en violation des règlements de pêche. Je fus donc obligé de traduire cette personne devant moi et les témoins ayant prouvé sa culpabilité, je le condamnai à \$8 d'amende et je confisquai le filet tendu illégalement ainsi qu'une dizaine de saumons qui y avaient été pris.

C'était la seconde fois que je trouvais M. Corbett où ses engagés en contravention à la loi des pêches dans la rivière Jupiter.

Je laissai pour garde-pêche à la rivière Jupiter un de nos marins, Firmin Bujold.

Le 16, nous nous arrêtâmes pendant quelques heures à la pointe-ouest de l'Île d'Anticosti, puis nous nous dirigeâmes vers la partie Est de la côte du Labrador et le lendemain, le vent cessant d'être favorable, nous entrâmes dans la Baie de Coacoashoo. Nous avions des réparations à faire à nos haubans pour les empêcher de se couper par le frottement sur la mâture, c'est pourquoi nous restâmes dans cet excellent havre jusqu'au 19, que nous allâmes mouiller à Wapitigan.

Il y avait si peu de saumons dans la rivière Coacoashoo, que M. Aubé n'y en avait encore pris qu'un seul. Et M. Biais, dans la rivière Etamamu, n'en avait que 123 de pris (environ 5 barils) et sa pêche était finie, car ses filets étaient déjà levés. Ceci indiquait une diminution extraordinaire de saumon dans cette belle rivière où autrefois il s'en prenait de 60 à 80 barils par été. Pourtant rien n'obstruait les chenaux de ce cours d'eau, le saumon y avait toujours eu un libre accès. Dans une autre partie de mon rapport, je reviendrai sur ce sujet.

Le 21, nous entrâmes dans la Baie-des-Moutons après une nuit des plus orageuses passée à la cape—à cause de la brume, je n'avais pu m'arrêter aux postes qui sont intermédiaires entre la rivière Etamamu et la Baie-des-Moutons.

A cet endroit la morue avait été abondante au printemps, mais elle commençait à manquer.

Nous y trouvâmes 15 goëlettes tant du Canada que de la Nouvelle-Ecosse—elles avaient environ 250 quintaux de morue chacune, comme on pourra voir par le tableau qui suit :

HAVRE DE LA BAIE DES MOUTONS, 23 JUILLET 1864.

Nom de la goëlette.	Nom du Capitaine.	De quel port.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Cargaison. Morue.	
Loup-Marin	Eugène Bourgeois...	Iles de la Madeleine....	37	11	38,000	morues.
Espérance	D. Chiasson.....	Do do	52	11	300	quintaux.
Flora	Louis Boudreau.....	Do do	40	11	28,000	morues.
Augédi	Gilbert Cormier.....	Do do	25	7	130	quintaux.
Idea	Jos. Smith.....	Louisbourg	37	11	170	do
Iberville	F. Boudreau.....	Pte.-aux-Esquimaux....	36	9	200	do
Aïlsa	Frank Cumming.....	Do do	41	11	31,000	morues.
Amelia	Xavier Cormier.....	Do do	42	12	31,000	do
Ocean Pride.....	Jacob Conrad.....	Halifax.....	16	6	200	quintaux.
Marie	Tassien Harquoil....	Baie St. George.....	21	6	15,600	morues.
Président.....	Onésime Montigny..	Iles de la Madeleine....	38	8	200	quintaux.
Venelo.....	John Doyle.....	Pte.-aux-Esquimaux....	46	12	31,000	morues.

Le mauvais temps et la brume ne nous permirent pas de quitter la Baie-des-Moutons avant le 23, que nous pûmes nous rendre le soir à St. Augustin. Et depuis ce jour jusqu'au 31, je fus occupé à faire la visite des principaux ports de pêches qui se trouvent entre St. Augustin et la frontière du Canada, l'Anse-aux-Blancs-Sablons, comme suit :

Le 24, je visitai l'Île-à-Bois.

Le 25 " l'Anse-des-Blancs-Sablons et la Baie de Bradore.

Le 26 " l'Anse-des-Dames et le Petit-Havre.

Le 28 " la Baie-des-Saumons et Bonne-Espérance.

Le 29 " l'entrée de la rivière St. Paul, la Pêche-à-Lizotte, les Iles-aux-Chiens, la Baie-des-Rochers, l'Anse-Malouin, la Rivière Napiitipi.

Le 30 " Nicataca, l'Anse-du-Portage, St. Augustin, et la Tête-à-la-Baleine de Pacachoo.

Dans tous ces postes, la pêche de la morue avait été très-mauvaise, quoique la *boitte* eut en général été abondante.

La pêche du saumon n'avait pas été meilleure, et ce poisson s'était montré très-tard dans les rivières.

Pendant ma visite à l'Anse-aux-Blancs-Sablons et lorsque j'étais occupé à faire la visite des établissements qui ont toujours été regardés comme faisant partie du territoire du Canada, celui de Fruing et Cie., au fond de l'anse et celui de LeBoutillier et Frères, sur l'Île-à-Bois, j'appris que les officiers de douane de la côte du Labrador, qui forme partie du gouvernement de Terre-Neuve, avaient été à ces établissements, et avaient exigé des personnes qui en avaient la charge, des droits de douane se montant à une somme considérable sur les marchandises qu'ils avaient importées d'Europe cette année, sous peine de confiscation, comme cela avait été fait l'année dernière.

Je ferai remarquer en outre que ces officiers réclamaient comme la propriété de Terre-Neuve, toute l'Anse-aux-Blancs-Sablons avec l'Île-à-Bois, en vertu d'une clause d'un acte impérial qui dit que la frontière de l'ouest des possessions de Terre-Neuve, sur les côtes du Labrador s'étendra jusque par les 51° 25' de latitude nord et le 57° 09' de longitude ouest. Ces mots soulignés sont extraits d'une commission du gouverneur-général.

Le 25 juillet, j'allai à bord du cutter armé du gouvernement de Terre-Neuve, " Hawk " commandant Stephen Marsh, écuyer, commissaire des pêcheries de Terre-Neuve, et cet officier me dit qu'il avait reçu ordre de son gouvernement de considérer la frontière ouest des possessions de Terre-Neuve sur la côte du Labrador, comme s'étendant tel que dit plus haut, c'est-à-dire jusqu'au point où passe le 50° 09' de longitude ouest de Greenwich et qu'ainsi toute l'Anse-aux-Blancs-Sablons et l'Île-à-Bois ou Woody Island, se trouvaient sous sa juridiction. Or, comme de mon côté, par une lettre du département, datée du 20 juin 1864, j'avais reçu instruction de considérer cette Île-à-Bois comme la propriété

du Canada, il s'ensuit qu'il y avait sur ces points contestés, conflit de juridiction, et les habitants de ces endroits se trouvaient dans une position bien difficile et même inquiétante, ne sachant pas à quel gouvernement obéir et leur industrie et leur commerce souffraient beaucoup en conséquence.

Si j'avais été à l'Anse-aux-Blancs-Sablons lorsque les officiers de douane de Terre-Neuve se présentèrent aux établissements de l'Île-à-Bois pour y percevoir des droits, je me serais opposé à leurs prétentions comme mes instructions m'ordonnaient de le faire, et j'aurais employé tous les moyens dont je disposais pour les empêcher de mettre ainsi à contribution des établissements de pêche qui jusqu'alors avaient toujours été considérés comme appartenant au Canada. La maison LeBoutillier et Frères, de l'Île-à-Bois, a été forcée de payer cette année encore £60 sterling de droit, et la maison Fruing et compagnie, de l'Anse-aux-Blancs-Sablons £46 8 11 sterling. Mais il aurait pu en résulter une lutte qui aurait eu des conséquences regrettables; et comme les prétentions des officiers de Terre-Neuve vont probablement se renouveler l'année prochaine, et qu'il pourrait arriver que, comme cette année, je ne me trouverais pas sur les lieux à temps pour protéger nos commerçants et pêcheurs contre ces empiètements sur notre territoire, et qu'il est bien à désirer que ce conflit de juridiction cesse, je prends la liberté de suggérer que les gouvernements du Canada et de Terre-Neuve s'entendent pour en venir à un arrangement final sur ce point en litige et que des bornes soient placées sur les lieux par des personnes compétentes pour marquer d'une manière précise et bien visible la ligne de frontière Est du Canada, dans l'Anse-aux-Blancs-Sablons.

J'ajouterai que les mêmes officiers de douane de Terre-Neuve ont forcé les goëlettes tant du Canada que des autres provinces, qui sont venues mouiller dans l'Anse-aux-Blancs-Sablons cette année pour la pêche de la morue, à payer des droits sur leur sel et leurs barils vides.

Lors de mes visites à l'Île-Verte et à la Baie-de-Bradore, je rencontrai des goëlettes françaises (de Miquelon) faisant la pêche dans ces parages; sur les plaintes de quelques-uns de nos pêcheurs, je les contraignis à quitter notre côte et à s'en aller pêcher au large,

Le 31, nous laissâmes la côte nord, à la Tête-à-la-Baleine de Pacachoo, et le 2 août, nous vîmes mouiller à l'Île Bryon, une du groupe des Îles-de-la-Madeleine.

Depuis cette date jusqu'au 13, qu'eût lieu notre départ pour Percé, nous croisâmes constamment à l'entour de ces îles pour protéger nos pêcheurs et les habitants des côtes contre les insultes et les déprédations des pêcheurs étrangers (des États-Unis) qui, au nombre de 3,000 hommes, embarqués sur à peu près 250 goëlettes, faisaient la plupart la pêche au maquereau, et un petit nombre la pêche de la morue.

Ces goëlettes américaines étaient arrivées sur les côtes des îles depuis deux, trois et quatre semaines, et on comptait qu'elles avaient pris chacune de 100 à 150 barils de maquereau, alors en belle et bonne condition. Je vis un grand nombre d'entre elles tantôt sur un point de la côte, tantôt sur un autre et j'ai le plaisir de pouvoir dire que pendant cette croisière, il n'est pas venu à ma connaissance qu'aucun de nos pêcheurs ait eu à souffrir d'aucun acte de la part des pêcheurs américains. La seule chose dont ils avaient à se plaindre, était l'habitude qu'avaient quelques goëlettes françaises qui pêchaient au large de l'Étang-du-Nord, de jeter des débris de poisson sur les fonds; et je m'étais hâté de porter remède à cet inconvénient en obligeant les pêcheurs de ces bâtiments à aller porter ces débris soit à la haute mer, soit près des rivages où ils ne pourraient nuire en aucune manière.

Quant à nos pêcheurs des Îles-de-la-Madeleine, je n'ai qu'à dire qu'ils se livraient à la pêche de la morue avec des succès variés; mais en général ils réussissaient moins bien que l'année dernière, qui est considérée comme une des meilleures années de pêche qu'ils aient eu depuis très longtemps.

La pêche du maquereau, qui abondait près des îles, surtout dans la Baie de Plaisance et près de l'Île Allright, leur rapportait beaucoup plus comparativement, et un grand nombre de pêcheurs du Havre aux Maisons et du Havre Amherst, s'y livraient avec ardeur toutes les fois que le beau temps leur permettait de le faire. Et on espérait qu'ils retireraient de grands bénéfices des produits de cette pêche en raison du haut prix de ce poisson sur les marchés américains.

Il y avait eu deux navires de naufragés près de l'Étang-du-Nord depuis ma dernière visite et heureusement personne n'avait péri.

A Percé, où comme je l'ai déjà dit, j'étais arrivé le 14 août, je constatai par les visites que je fis aux établissements de pêche, qu'il ne s'était rien passé de remarquable depuis ma dernière visite en cet endroit.

La pêche de la morue y était excellente, de même qu'à l'Île Bonaventure.

Le 16, je touchai à la Pointe St. Pierre et j'appris que la pêche de la morue y donnait des résultats très satisfaisants.

Dans cet endroit comme dans les environs, tout y était dans l'ordre.

Le même jour, nous entrâmes au Bassin de Gaspé où nous ne trouvâmes qu'un petit nombre de bâtiments.

J'avais entendu dire que les Sauvages de Gaspé, avaient dardé des saumons dans les rivières du sud-ouest et du nord-ouest, c'est pourquoi je me rendis le 19 août à l'Anse aux-Morts où ils habitent, afin d'y faire faire des recherches et m'assurer de l'exactitude des rapports qu'on m'avait faits sur leur compte.

Je ne trouvai aucun saumon aux habitations des Sauvages ni aucun instrument de pêche défendu par la loi, et les habitants du voisinage, à qui je demandai des renseignements, me dirent qu'ils n'avaient non plus aucune connaissance qu'ils en eussent pris ou vendus. Mais quoique ne trouvant pas de preuves pour établir la culpabilité de quelques-uns de ces Sauvages, je n'étais cependant pas convaincu de leur innocence et avant de partir, je donnai instruction au garde-pêche de la division, M. Thomas Boyle, de redoubler d'activité, pour tâcher de découvrir les coupables, s'il y en avait, et de veiller plus activement que jamais aux pêches de saumon dont la garde lui est confiée.

Nous passâmes quelques jours au Bassin de Gaspé pour nous ravitailler et le 20 nous partîmes pour continuer notre voyage, qui cette fois devait s'étendre sur la rive sud du fleuve St. Laurent jusqu'à Rimouski, puis continuer sur les rives de la Baie des Chaleurs jusqu'à notre départ pour la dernière visite sur la côte Nord.

C'est ainsi que je fus occupé depuis le 20 août jusqu'au 6 septembre à visiter les postes de pêche, depuis le Cap Gaspé jusqu'à Rimouski.

A la première de ces dates, je débarquai au Cap-des-Rosiers, puis le lendemain à la Petite-Rivière-au-Renard et au Petit-Cap.

Après ce dernier endroit, nous ne pûmes plus approcher la côte à cause de la brume que nous avait apporté le vent d'est et nous fîmes route pour Rimouski. Nous étions vis-à-vis cet endroit dès le 23, mais la brume ne nous permit pas d'y mouiller avant le lendemain.

Le 25, je donnai les licences de pêche à saumon de cet endroit et des environs.

Le 26, ayant reçu avis de M. Luc Sylvain, que le nommé Julien Landry avait obstrué la rivière de Rimouski avec des filets pendant la pêche au saumon, et de plus, qu'il y avait dardé des saumons; je fis faire deux plaintes contre le dit Landry par le nommé Nazaire Hynse, et l'inculpé fut sommé de comparaître le 27 devant les juges de paix du village. Ce jour là, je me présentai devant la cour tenue par deux magistrats de l'endroit, pour soutenir la poursuite, ayant tous les témoins nécessaires pour prouver les deux offenses alléguées dans la plainte; mais le défendeur Landry, par l'entremise de son avocat, obtint que l'audition des causes fut ajournée jusqu'au 25 septembre, sous le prétexte que le plus important de ses témoins ne pouvait être amené devant la cour avant ce temps. Il ne me restait plus rien à faire dans ces poursuites, que de les confier aux mains habiles d'Augustin Michaud, écuyer, avocat, persuadé d'avance que ce monsieur, qui porte un vif intérêt à tout ce qui regarde la cause des pêcheries, saurait conduire les causes qui lui étaient confiées avec un soin particulier.

La pêche du saumon avait été mauvaise à Rimouski et dans les places voisines, et nul ne savait à quoi attribuer ce changement soudain d'une bonne (celle de 1863) à une si mauvaise pêche (celle de cette année).

La pêche du hareng avait été moyenne. Quant à la pêche de la morue, qu'il me suffise de dire que ce poisson s'était à peine montré cette année sur la côte, depuis l'île St. Bernabé jusqu'à Matane.

Pendant cette visite à Rimouski, nous eûmes constamment du mauvais temps, c'est-à-dire vent d'est, pluie et brume et ce ne fut que le 29 que nous pûmes prendre la mer. Ce même jour nous allâmes mouiller à la Grande-Rivière de Métis.

J'y allai de suite voir M. Noble (lequel je ne trouvais pas chez lui), puis MM. Page et Ouellet, ses associés pour la pêche au saumon, et j'appris d'eux qu'ils n'avaient pris que

303½ lbs de saumon pendant la saison de 1863, ce qui faisait environ 1½ baril. En 1864, la pêche avait été plus petite encore, car elle n'avait produit que 8 saumons du poids total de 87 lbs, avec deux tentures de filets à saumon de dix brasses chacun. Evidemment, les produits de cette pêche ne pouvaient pas en payer la moitié des frais. C'est pourquoi, prenant tout ceci en considération et après avoir eu la promesse de M. Page et de M. Ouellet, que s'ils avaient un permis pour la rivière à un prix modéré, ils s'engageaient à faire tous leurs efforts pour y faire observer les règlements de pêche et y empêcher les déprédations nocturnes que peuvent y commettre les Sauvages ou les blancs, et je leur donnai leur permis de pêche de 1864 pour \$2 et je reçus \$2 à compte du prix de celui de 1863.

Mais avant de quitter ce sujet, je ne puis que dire que cette Rivière de Métis, telle qu'elle est maintenant, sans une passe migratoire à saumon à la chaussée du moulin, ne peut pas être une rivière à saumon d'aucune conséquence et s'il n'y a pas un changement, on doit s'attendre à ce qu'avant bien des années, le saumon cesse d'y monter.

On rapportait que quelques Sauvages y avaient dardé du saumon au printemps, mais il était tout à fait impossible pour moi de savoir quelque chose de certain là-dessus.

La pêche de la morue avait été très mauvaise à Métis et à Sandy Bay.

Le hareng au contraire y avait été abondant pendant toute la saison et l'on me dit qu'il en avait été pris pas moins de 1000 barils dans les pêches à fascines de cette paroisse depuis le printemps. Ce hareng était partie consommé à l'état frais et partie salé pour servir de provisions de bouche pendant l'hiver. On en salait peut être quelques centaines de barils pour le marché de Québec.

En débarquant à Métis, je n'avais pû m'empêcher de remarquer la belle apparence que présentait la moisson dans les champs, en général bien cultivés. Le foin au contraire était rare par suite de la sécheresse. Les terres paraissaient être d'une grande fertilité.

A Métis et dans les environs, tous les grains y poussent et y mûrissent bien, et c'est un fait digne de remarque, que le blé n'y est pas attaqué par la mouche hessoise. Et c'est parce qu'il n'y a pas de marché à proximité où les grains pourraient bien se vendre qu'on ne cultive pas plus dans cette partie du Bas-Canada.

Le 30 au matin, nous vîmes jeter l'ancre vis-à-vis l'embouchure de la Grande-Rivière Matane. Je visitai de suite cette rivière ainsi que la passe migratoire construite à la chaussée du moulin de M. Price. Je la trouvai bien solidement faite et paraissait bien propre à remplir l'objet que l'on avait en vue en travaillant à sa construction ; car il y passait continuellement un volume d'eau considérable, et M. Poire, l'agent du moulin, me dit qu'il était à sa connaissance que quelques saumons avaient franchi cette passe, sans doute pour émigrer vers la partie haute de la rivière. J'espère et je ne doute pas que ce rapport ne soit vrai ; cependant il n'avait pas été vu de saumon au-delà de la chaussée. Cela ne prouve pas, il est vrai, qu'il n'y en eut pas, mais toujours il faut croire par là que s'il y en a, ils y sont en petit nombre.

Il paraît que les années passées, les Sauvages et quelques blancs même étaient dans l'habitude de darder les quelques saumons qui se montraient dans ce cours d'eau, cette année, on n'a pas mis en pratique cette œuvre destructive.

Le locataire de la rivière, M. Lacroix, n'y avait pris que 10 saumons : cela démontre en quel petit nombre ces poissons fréquentent aujourd'hui la rivière Matane, qui, autrefois, (avant l'érection du moulin et de la chaussée) fournissait des saumons en grand nombre. Et M. Fraser, un des habitants les plus respectables de la paroisse, me dit qu'il y a cinquante ans ce joli cours d'eau rendait encore annuellement 100 barils de saumons, et que lors de l'érection de la chaussée, il y a 17 à 18 ans, sa production s'élevait encore à 25 et 30 barils par année. Evidemment le saumon menace d'y disparaître et il faudra certainement beaucoup de soins et beaucoup de travail pour la repeupler de ses anciens hôtes, pourvu toutefois que la passe migratoire fonctionne toujours bien.

Sur les côtes de Matane, la pêche de la morue avait été médiocre, celle du hareng bonne ; on y avait aussi pris beaucoup de sardines.

Dans l'après-midi, j'allai visiter le Petit-Matane, j'y trouvai que le nombre des bateaux de pêche y avait augmenté beaucoup depuis l'année dernière, quoique la pêche de la morue y fournit des résultats un peu au-dessous d'une pêche moyenne.

Cette place, qui est toute nouvelle et qui offre aux colons les deux grandes et inépuisables ressources de l'agriculture et de la pêche, promet de devenir très importante et très

peuplée, car le sol y est fertile et les forêts très belles et pouvant fournir des bois de construction de toute sorte. Il ne faut que des chemins de colonisation pour permettre aux habitants de pénétrer dans l'intérieur du pays et s'y établir.

Le commerce paraît grandir aussi sur cette partie de la côte : il se fait avec Québec et le port franc de Gaspé par le moyen de goëlettes. Mais comme il n'y a pas de havre ou de mouillage sûr dans cet endroit, les bâtiments y souffrent quelquefois beaucoup, aussi un quai, pouvant offrir un havre aux petits bâtiments y serait de la plus grande utilité, et si le gouvernement pouvait donner quelque aide pécuniaire à la municipalité du Petit-Matane, je ne doute pas que celle-ci ne se mit en œuvre pour faire cet ouvrage important, au moins c'est ce que m'ont fait croire les principaux habitants de l'endroit.

Je visitai ensuite les postes de pêche de l'Anse-à-la-Croix et celui des Méchins dans la soirée, j'y trouvai tout en ordre. La pêche y était moyenne.

Depuis quelques années, cette partie de la côte qui s'étend depuis le Petit-Matane jusqu'au Cap-de-Chatte avait acquis une certaine importance, tant par le nombre des établissements de pêche qui y avaient été fondés que par la grande quantité de terres nouvelles qui y avaient été ouvertes. On disait que toutes les terres qui bordaient le chemin neuf qui relie le Cap-de-Chatte au Petit-Matane, étaient déjà prises et presque toutes habitées. Quelle différence il y avait entre l'aspect que cette côte présentait il n'y a pas plus de 15 ans; ce n'était alors qu'une vaste forêt sans habitations aucunes, et pour se rendre d'une de ces paroisses à l'autre, il fallait, ou se servir de la voie d'eau, ou bien faire le trajet à pied sur la grève. Et ceux qui ont fait cette route alors savent ce qu'elle présentait de difficultés et de fatigues à travers les rochers qui se sont détachés des falaises en beaucoup d'endroits de la côte. Décidément cette partie de la côte est en voie de progrès.

Arrivé au Cap-de-Chatte le 31, je me mis de suite en communication avec M. Joseph Roi, qui me fit le rapport suivant sur les pêches de la côte.

La pêche de la morue n'avait pas été aussi abondante que d'habitude, mais comme le nombre des bateaux avait considérablement augmenté, on comptait qu'il se prendrait autant de morue que les années passées. Quant au hareng il avait abondé, mais le saumon avait été rare sur la côte.

M. Lamontagne avait fait construire pour la maison Price, à la chaussée du moulin de Cap-de-Chatte, une passe migratoire de 100 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et de 7 pieds de chute, mais il n'y passait guère d'eau, car la chaussée était défoncée par le milieu et la plus grande partie du cours de la rivière se déversait maintenant par cette ouverture qui s'en allait toujours en s'élargissant, et on espérait bien que sous peu les saumons et les truites pourraient y passer sans difficulté pour se rendre sur les frayères et la partie supérieure de la rivière. Dans ces conditions ce joli cours d'eau devra se repeupler de saumons dans quelques années, surtout si on ne laisse s'y introduire la pêche au flambeau, ce qui ne peut se faire qu'en y nommant un garde-pêche.

A Ste. Anne des Monts, la pêche du saumon avait diminué depuis l'année dernière, mais cela n'avait pas empêché qu'on y eût dardé du saumon plusieurs fois, au rapport de quelques-uns; je fis des recherches pour les coupables, mais elles furent infructueuses. Je savais pourtant que ces infractions ne pouvaient pas avoir été commises et être tout-a-fait ignorées des habitants établis sur les bords de la rivière; mais on sait tout l'odieux que le peuple du Canada attache au rôle de dénonciateur, et à Ste. Anne des Monts, comme ailleurs, il est très difficile en conséquence de trouver des personnes disposées à porter plainte contre des voisins ou des amis pour affaires contre la loi des pêcheries. Et il sera toujours difficile d'empêcher la destruction du saumon dans tous ces endroits éloignés, s'il n'y est pas placé des garde pêche salariés et par conséquent intéressés à faire leur devoir. Les remarques que j'ai faites précédemment pour les pêches du Cap-de-Chatte, s'appliquent également à celles de Ste. Anne des Monts.

Depuis le 31 au soir, que nous quittâmes le Cap-de-Chatte jusqu'au 3 septembre que nous entrâmes au Bassin de Gaspé, je fus occupé à la visite des postes de pêche de Mont-Louis, de la Grande Rivière-au-Renard, de l'Anse-aux-Griffons et de la Grande-Grave. J'y trouvai tout bien, mais la pêche à la morue y était toujours mauvaise.

Peu de goëlettes américaines avaient été vues sur la côte sud du fleuve pendant la saison, au grand plaisir de nos pêcheurs qui avaient souvent eu à se plaindre de leurs équipages.

Notre séjour au Bassin de Gaspé se prolongea jusqu'au 10, car nous avions à y nettoyer les fonds de la goëlette qui étaient couverts de mousses et de coquilles, à la peindre, à réparer quelques parties des gréements et à prendre de l'eau et du bois. Il ne s'y passa rien de remarquable. Je fus appelé deux fois pour agir comme juge de paix dans des affaires sommaires.

Le commerce de morue sèche était très actif dans le port, et on offrait pour la meilleure qualité de ce poisson de 19 à 20 chelins.

Le 10 au soir, j'étais à Percé. Mon dessein alors était de partir de cette dernière place pour le Nord; mais il s'éleva une forte tempête de vent de nord-est qui nous força d'aller chercher un abri dans la rade de Paspébiac, et me trouvant ainsi dans la Baie des Chaleurs, je profitai de l'occasion pour en visiter les principaux postes, tels que la Rivière Bonaventure, Carleton, la Pointe Maguacha, New-Richmond, le Petit-Pabos, la Grande-Rivière, l'Anse-du-Cap et Percé. Cette croisière, pendant laquelle il ne se passa rien de remarquable, m'avait occupé jusqu'au 19 septembre.

Les garde-pêche des divisions que je venais de parcourir n'avaient eu aucunes plaintes à faire.

Il paraissait, d'après les rapports qui avaient été faits au garde-pêche, que certains Sauvages s'étaient permis d'aller darder le saumon jusq'aux endroits réservés pour les frayères dans la rivière Bonaventure; mais, comme ces infractions se pratiquent presque toujours pendant la nuit, il était bien difficile de trouver les coupables, d'autant plus que M. Dimock, qui a la garde de cette rivière, demeure à 18 milles de là. Et j'ai bien peur qu'il en soit toujours ainsi si on n'y place un garde-pêche qui réside sur les bords de cette rivière et qui soit toujours à portée de voir les personnes qui remontent ou qui descendent la rivière pendant la nuit comme pendant le jour.

Le 18, nous étions de retour à Percé, et le lendemain, après avoir touché à la Pointe St.-Pierre, nous nous dirigeâmes vers la pointe sud-ouest de l'Île d'Anticosti.

Le 20 au matin, nous approchâmes cet endroit, mais un fort vent de nord-ouest, qui lançait une mer furieuse sur le rivage, nous obligea d'aller nous abriter au lac Salé, situé à environ 12 milles plus à l'est. Cependant, nous pûmes regagner la pointe du sud-ouest le jour suivant à la faveur d'une légère brise de vent de sud-est, et je pus cette fois débarquer dans la baie qui se trouve en arrière du phare. Le garde-pêche que j'avais laissé à la rivière Jupiter, lors de mon premier voyage, m'y attendait, et je me hâtai de le prendre à bord, car le vent avait sauté au nord-ouest et la mer était déjà devenue très-mauvaise au bout de la pointe et ce ne fut pas sans courir de grands dangers (nous étions neuf dans mon grand canot) que nous atteignîmes la goëlette qui ne pouvait pas mouiller dans cet endroit dangereux, avait mis en panne au large pour m'attendre.

Ce garde-pêche qui paraissait avoir rempli ses devoirs avec beaucoup de zèle et qui avait visité plusieurs postes de pêche importants de l'île comme la rivière Jupiter, la rivière Shallop, la rivière Dauphiné, la rivière au Saumon et la Baie Belle, me fit rapport qu'il n'avait eu connaissance d'aucune infraction à la loi sur l'île, excepté peut-être à une petite rivière située dans le voisinage de Shallop Creek où l'on disait qu'un individu venu de la Pointe-aux-Esquimaux y avait pris du saumon au flambeau et au dard. Il était trop tard pour m'occuper de cette affaire cette année, c'est pourquoi je remis à l'année prochaine le soin de faire des recherches pour trouver les coupables de cette infraction aux lois de pêche.

Les produits de la pêche au saumon de toute l'Île d'Anticosti ne se sont élevés qu'à la petite quantité de 31 barils: c'est une diminution assez marquée sur les pêches des années précédentes. En me rendant à l'Île d'Anticosti, mon dessein avait été d'en faire le tour par la partie ouest et de m'arrêter à Mingan et aux postes voisins, avant de me rendre à Natashquan, mais le vent de nord-ouest, qui soufflait très fort et qui était plein debout pour faire cette course, ne me permit pas d'accomplir ce projet, et nous obligea même à fuir jusqu'à la pointe de l'est sous laquelle nous nous arbitrâmes pendant 24 heures contre la tempête qui était devenue furieuse.

Enfin le temps devint meilleur et nous pûmes gagner Natashquan le 24 vers midi.

Depuis ma dernière visite en cet endroit, il n'y s'y était passé rien de conséquence, et le garde-pêche de cette importante rivière n'avait eu connaissance d'aucune infraction à la loi des pêches, ni à la rivière ni dans le voisinage. Cet officier paraissait avoir rempli ses devoirs avec beaucoup de zèle et d'efficacité; aussi, avait-il remonté la rivière plusieurs fois

jusqu'au quatrième rapide pour voir à ce qu'il ne s'y passât rien de contraire à la loi des pêches.

Je ne saurais passer ici sous silence les services et l'assistance signalés que M. Francis Doré, l'agent de la compagnie de la Baie d'Hudson, au poste de Natashquan, a rendu à mon garde-pêche pendant la saison, non plus que les renseignements exacts et pleins d'intérêts que ce monsieur s'est toujours empressé de me fournir sur les pêches de Natashquan et des environs. M. Doré comprend la valeur de nos pêches maritimes et fluviales, et dans toutes les occasions qui se sont présentées il a toujours prêté la main pour assurer l'observance des lois de pêche.

Il est presque inutile de répéter que les pêches de la morue comme celle du saumon avaient été très mauvaises à Natashquan, et plusieurs familles qui s'y étaient établies au Grand Havre, se trouvaient tout à fait découragées par les résultats malheureux des pêches des deux dernières années, et avaient pris le parti de s'en retourner aux Iles-de-la-Madeleine qu'elles avaient quittées quelques années auparavant pour aller chercher fortune sur la côte du Nord. Elles avaient été cruellement déçues dans leurs espérances de succès, car depuis leur arrivée sur la rive inhospitalière du Labrador, les bancs si fameux de Natashquan, qui devaient leur réputation à la grande affluence de morue qu'on y avait toujours remarqué jusqu'alors, n'avaient été visités que par un petit nombre de morues, tandis qu'au contraire la pêche de ces poissons avait été favorable aux Iles-de-la-Madeleine. Voilà entre mille autres, un des contre temps et une des grandes difficultés de la vie du pêcheur. Le succès de la pêche dépend autant de la chance et du hasard que du travail le plus constant et le plus intelligent, et il lui faut bien du courage et de la persévérance pour lutter dans son labeur de tous les jours contre les éléments qui quelque fois semblent être conjurés pour rendre inutiles et infructueux tous les travaux auxquels l'oblige son rude métier.

Certainement que toute la sollicitude du gouvernement doit lui être acquise, et tous les moyens de protection et d'encouragement doivent être employés pour faire fleurir son industrie, l'industrie de la pêche, dont les conséquences, celles de la pêche maritime surtout, sont pleines d'heureux résultats pour les pays où elles peuvent se pratiquer sur une grande échelle, comme en Canada.

Le 26, je visitai la Baie de Kégasca et le lendemain, après une nuit très-orageuse, nous allâmes mouiller à la Baie-des-Moutons.

Je m'empressai de visiter cet endroit et les postes de pêche environnants et n'y trouvai rien d'intéressant à noter.

Le 28, nous vîmes à Bonne-Espérance, dont je visitai toutes les stations de pêche ainsi que celles de la Baie-des-Saumons. Les pêches y étaient finies depuis quelque temps déjà et je n'y trouvai aucun bâtiment.

Dans l'après-midi, je me rendis à Five Leagues, et là deux pêcheurs de saumon furent poursuivis devant moi pour avoir pêché du saumon après la clôture de la pêche, c'est-à-dire, dans le mois d'août. Les témoins prouvèrent les faits allégués dans les plaintes et les deux défendeurs furent condamnés à l'amende et l'un deux à la confiscation de ses filets, comme on pourra le voir dans mes appendices annexés à ce rapport.

Une grande pauvreté régnait parmi les habitants de la côte du Labrador, par suite des mauvaises pêches de la saison et des résultats presque nuls de la chasse aux fourrures de l'hiver précédent et si ce n'eût été de la pêche au hareng qui avait été extraordinairement fructueuse sur quelques points de cette partie de la côte, je ne sais comment la plupart d'entre eux auraient pu, sans souffrir beaucoup, passer l'hiver si long de ces froides régions—car les marchands à la suite des grandes pertes que le système de crédit leur avait fait essayer depuis quelques années, paraissent décidés à ne plus faire d'avances de provisions à un grand nombre des plus pauvres de ces pêcheurs, qui sans ce secours providentiel, fourni par la pêche du hareng, auraient été laissés sans provisions de bouche. J'ai appris depuis qu'une quête avait été faite en leur faveur, dans la ville de Québec, et qu'on leur avait expédié par le "Napoléon III," des secours en farine et en provisions.

Sur la côte du Labrador qui appartient au gouvernement de Terre-Neuve, la misère était encore plus grande que sur la nôtre et un grand nombre d'habitants se trouvaient déjà réduits à la dernière des misères et il est bien certain que si des secours ne leur étaient pas envoyés cet automne, un grand nombre d'entre eux mourraient de faim pendant l'hiver.

C'était le manque de pêche à la morue qui était cause de cette grande misère et on l'attribuait, peut-être pas sans raison, à la quantité inusitée de glaces qui s'étaient tenues en bancs serrés près des côtes, depuis le Cap Charles en gagnant le nord, pendant la plus grande partie de la saison de la pêche.

Le 30, je visitai plusieurs postes au Vieux-Fort et aux Iles-aux-Chiens, et le 1er octobre un vent favorable nous conduisit à St. Augustin.

Les pêcheurs de cet endroit et de la Tête-à-la-Baleine de Pacachoo, que je visitai le lendemain, furent unanimes à me dire que les pêches de cette année avaient été moins abondantes que celles des années passées et que le saumon avait fait son apparition bien tard sur les côtes, et c'était d'après eux la principale raison pour laquelle, la pêche de ce poisson avait été si peu fructueuse.

Je terminai là ma visite de la côte Nord du golfe St. Laurent et du Détroit de Belle-Ile. Il y avait bien encore quelques postes que je n'avais pas vus, mais en général, ils étaient de peu d'importance, et comme je savais que rien n'y réclamait ma présence et que de plus la saison était déjà avancée et que le temps était devenu très-mauvais, je me décidai à faire route pour le sud et le 4 d'octobre au matin, nous abordâmes à l'île Bryon.

La visite des différentes îles qui composent ce groupe m'occupa jusqu'au huit. Je m'assurai que tout y était en ordre et je recueillis une foule de renseignements sur les différentes pêches qui s'y pratiquent et que l'on pourra voir dans les appendices qui font suite à ce rapport.

Le 8 au matin, nous quittâmes le Havre Amherst et nous allâmes toucher à Georgetown, sur la côte de l'île du Prince-Edouard, conformément à des instructions reçues de l'honorable commissaire des travaux publics, pour y prendre un moulin à farine, destiné à la colonie Acadienne de Métapédiac et le transporter à la rivière Ristigouche. Mais par un accident quelconque, le moulin en question n'était pas parvenu à sa destination et après être demeurés quelques heures dans le port de Georgetown, nous en sortîmes pour faire route pour la Baie des Chaleurs et le 13 au matin nous mouillâmes à Carleton où nous fîmes retenus pendant quatre jours par une tempête de vent d'est des plus violentes que j'ai jamais rencontrées dans le golfe pendant les treize campagnes que j'y ai faites. Heureusement, elle n'eut point de suites fâcheuses sur nos côtes et on n'eut à y déplorer aucun accident. Rien qui demande à être noté ne s'était passé à Carleton ou dans la rivière Ristigouche depuis ma dernière visite dans ces endroits.

Le 17, nous nous rendîmes à New-Richmond. J'allai de suite à la rivière Caspédiac où M. Dimock, fit une plainte devant moi contre une femme, accusée d'avoir acheté du saumon dardé d'une Sauvagesse. L'offense fut prouvée et l'inculpée condamnée à une amende de \$8 et aux frais. Ce zèle garde-pêche ayant entendu dire quelque temps auparavant que des Sauvages avaient pris du saumon dans les endroits réservés de la rivière, comme frayères, avait fait faire des recherches actives pour s'assurer si cette accusation était fondée; mais il n'avait trouvé aucun indice qui put le mettre sur la trace des coupables, s'il y en avait.

Le lendemain au matin, nous vîmes à New-Carlisle, et dans l'après-midi, nous allâmes à Paspébiac.

Nous trouvâmes dans cette rade 12 bâtiments qu'on était occupé à charger de morue séchée, qui était moins abondante que les années précédentes et qui se vendait à un prix très-élevé. Cependant on espérait en ramasser assez pour charger tous les bâtiments qui se trouvaient dans le port et dont la destination était les marchés d'Espagne et d'Italie. A la fin de ce rapport, on pourra consulter une liste des bâtiments qui ont pris des cargaisons de poisson sur nos côtes pour les transporter à l'étranger.

Le soir nous quittâmes Paspébiac et le jour suivant, nous vîmes jeter l'ancre à Percé.

Une visite aux établissements de pêche de cet endroit m'apprit que la pêche de la morue d'arrière saison, n'y produisait que peu, toujours à cause du mauvais temps qui avait retenu les pêcheurs à terre, à rien faire, pendant des semaines entières, on peut dire la même chose des autres parties de la côte.

Le 21, je m'arrêtai à la Malbaie et à la Pointe St. Pierre, puis nous entrâmes au Bassin de Gaspé le lendemain.

Des poursuites sommaires qui furent faites devant moi pendant plusieurs jours de suite et de nombreuses affaires concernant mon service que j'avais à terminer pendant cette dernière visite, m'y retinrent jusqu'au 30 octobre. Et il était heureux que je fusse dans ce

port à cette époque, où l'embarquement de la morue destinée aux marchés étrangers, rassemble un grand nombre de pêcheurs et de matelots, car la paix publique y fut troublée deux fois d'une manière bien regrettable, et sans moi, il est plus que probable que les coupables auraient échappé à la justice.

A notre arrivée au bassin, nous y trouvâmes 32 bâtiments employés dans le commerce du poisson. Ce commerce était très actif et la demande de morue de première qualité y était même plus grande que dans le mois précédent. Il y a bien des années que la morue n'avait rapporté un prix aussi considérable sur la côte de Gaspé, aussi nos pêcheurs faisaient-ils tous leurs efforts pour sécher une partie de leur morue d'automne pour les marchés d'Espagne et de l'Italie, au lieu de l'expédier verte à Québec et à Montréal, où bien souvent, elle se vend à perte pour eux. On doit attribuer, il est vrai, la hausse de la morue sur la côte de Gaspé cette année à sa rareté comparative : mais il ne faut pas aussi perdre de vue que la rivalité et la compétition qui existent entre les nombreuses maisons de commerce établies au Bassin et qui depuis l'existence du port franc ont augmenté de beaucoup le chiffre de leurs affaires, y sont aussi pour beaucoup dans ce résultat si favorable aux pêcheurs, et je dirai aussi au commerce même.

Ce n'est plus maintenant (et ce ne peut plus l'être) la manière de commercer d'autrefois, lorsqu'il n'y avait que deux ou trois fortes maisons dans tout le district, qui réglaient le prix de la morue d'avance et comme elles l'entendaient, et ne donnaient en échange de cet article important d'exportation que des provisions et des marchandises et presque jamais d'argent.

Or il est à ma connaissance qu'il s'est fait cette année bien des ventes de poisson pour des milliers de louis, argent comptant. C'est donc un changement heureux qui s'est introduit dans notre commerce de poisson et qui présage pour l'avenir les résultats les plus avantageux.

Le 30 nous fîmes voile du Bassin et le jour suivant à midi, nous mouillions à l'Anse-aux-Griffons avec un très fort vent de nord-ouest.

Je reçus à cet endroit trois plaintes pour vol de morue. Je fis arrêter les accusés et après avoir pris les témoignages des témoins à charge, je les mis sous caution pour comparaître à la prochaine cour criminelle, à Percé.

Le 1^{er} novembre, je visitai la Rivière-au-Renard où je trouvais tout bien.

La pêche de la morue d'arrière saison y avait été mauvaise, ainsi qu'à l'Anse-aux-Griffons et en général sur toute la côte sud du fleuve St. Laurent, surtout à cause du mauvais temps.

Une fièvre d'un caractère grave et d'une nature tout-à-fait contagieuse et qui avait déjà fait plusieurs victimes, sévissait à l'Anse-aux-Griffons et dans les environs. Un grand nombre de familles en étaient atteintes et comme il n'y avait pas de médecins dans ces endroits, elles en souffraient beaucoup sans pouvoir se procurer les remèdes propres à les guérir ou au moins à les soulager.

Pendant les quelques jours que nous restâmes dans cet endroit, je me fis un devoir de visiter la plus grande partie des malades qui s'y trouvaient, je leur distribuai des remèdes en même temps que je recommandai aux personnes qui n'étaient pas encore atteintes de la maladie, les meilleurs moyens en usage pour en arrêter les progrès et en détourner le germe. Je laissai aussi entre les mains de M. le curé de la Rivière-au-Renard, des poudres fébrifuges, avec directions, pour être données aux malades que je n'avais pas pu voir.

Le 3 au soir, nous quittâmes l'Anse-aux-Griffons à la faveur d'une légère brise de vent d'ouest pour nous rendre aux Sept-Iles. Dans la nuit du 4 au 5, nous essayâmes à la hauteur du Cap Cormorant, sur la côte nord, une violente tempête qui nous contraignit de mettre à la cape pendant neuf heures, et le lendemain nous entrâmes dans la baie des Sept-Iles avec du beau temps et une légère brise de vent d'ouest.

La mer était trop houleuse sur les côtes pour songer à aller mouiller à la rivière Moisie, j'envoyai donc trois de mes hommes chercher la garde-pêche que j'y avais laissé. Ils eurent beaucoup de difficulté à traverser la rivière Moisie à cause de la glace qui s'y était déjà formée ; cependant, en marchant une partie de la nuit, ils purent s'en revenir le 6 au matin après avoir parcouru une distance de 30 milles, aller et revenir, sur une grève sablonneuse et recouverte d'eau en bien des endroits.

Je pris à bord M. Charles Smith qui avait agi comme officier de douane au port des Sept-Iles, depuis la mort de John G. Smith, éc., son père, qui en avait été le percepteur depuis quatre ans, et nous fîmes route pour Québec.

Le 7 au matin, nous passâmes à la Pointe des Monts, avec un léger vent d'est qui vira au sud à midi et cessa tout-à-fait le soir.

Le 8, le vent rebout nous prit à la hauteur du Portneuf et dura toute la journée. Dans la nuit, le vent se remit à l'est et nous amena à Québec où nous jetâmes l'ancre le 10 à 11 heures du matin, après une campagne de près de six mois et demi sur les côtes dangereuses du golfe St.-Laurent, accompli sans accident à l'équipage et sans avaries au bâtiment.

Je donnai de suite des ordres pour dégréer la goëlette. Le 11, nous accostâmes le quai du gouvernement, et le 12 au soir, l'ouvrage du dégréement étant achevé, je payai et licenciâmes ce qui me restait d'équipage, c'est-à-dire 11 marins, j'en avais déjà déchargé 8 le jour de notre arrivée.

Je ne gardai que quelques officiers pour surveiller l'opération du débarquement des gréements et du matériel de "La Canadienne," dans les hangars du gouvernement, qui fut accompli le 14 par des hommes engagés à cet effet. Ce qui était bien moins coûteux que d'avoir gardé l'équipage de "La Canadienne" pour cet ouvrage.

Le 15, à midi, la goëlette fut remorquée à l'anse des Mers pour y être placée dans un dock, et le 16 elle était conduite (dans le dock) à ses quartiers d'hiver dans le bassin du Palais.

RÉSUMÉ.

La campagne de "La Canadienne" dans le golfe St. Laurent pour la protection de nos pêcheries maritimes et fluviales, pendant la saison qui vient de finir, a été la plus longue que j'aie encore faite. Elle a donné cent quatre-vingt-six jours, ou près de six mois et demi, pendant lesquels j'ai été constamment occupé à cotoyer nos côtes sur une étendue de mille milles marins, pour visiter les postes de pêche qui y sont établis, ou à stationner dans nos ports ou dans nos rades pour y maintenir l'ordre et la paix publiques, comme on peut le voir en lisant le rapport qui précède.

Les nécessités du service ont exigé que je fisse quatre visites aux Iles-de-la-Madeleine, trois visites dans la Baie-des-Chaleurs, deux sur la côte sud du fleuve St. Laurent, trois au port de Paspébiac, six à Percé et cinq au Bassin de Gaspé. Ces trois derniers endroits, comme le Port Amherst et le Havre-aux-Maisons, sont nos centres principaux où se font les armements pour les grandes pêches et d'où s'exportent nos poissons séchés et saumurés à l'étranger.

On conçoit que pour faire toutes ces visites et m'arrêter à tous les ports de pêche, il a fallu faire de nombreuses courses et franchir souvent des distances considérables : et si l'on considère que c'est avec un bâtiment à voile que je fais mon service et que, par conséquent, je suis tout-à-fait dépendant de l'action des vents qui peuvent m'être aussi souvent contraires que favorables pour me transporter d'un lieu à un autre, et que j'ai en outre à lutter contre les dangers incessants d'une côte dangereuse et en bien des endroits hérissée de récifs et de haut-fonds, et qu'augmentent encore les brouillards que nous apportent presque toujours du *Gulf Stream* les vents qui soufflent de la partie du sud et du sud-est, on en verra, je l'espère, à la conclusion que je n'ai négligé aucun moyen pour rendre le service de la protection des pêcheries, aussi complet et aussi efficace qu'il était possible de le faire, et que j'ai employé le temps de la croisière pour le plus grand avantage de la mission dont je suis honoré par le gouvernement depuis treize ans.

En calculant en ligne droite les distances parcourues pendant la saison, d'un des endroits que j'ai visités à un autre, je trouve un total de 5,214 milles marins. Mais si j'ajoute une douzaine de cents milles pour les courses perdues faites soit à louvoyer contre des vents contraires, soit pendant la brume, soit à la cape, et cinq cents milles pour les courses en chaloupe, j'aurai la somme de 7,000 milles à peu de chose près pour toutes les distances parcourues pendant la saison. Ceux qui ont été à la mer comprendront de suite s'il a fallu appareiller bien des fois, faire de fréquentes et fatigantes manœuvres et passer bien des nuits sous voile pour faire autant de route et s'arrêter à autant d'endroits que nous l'avons fait pendant la croisière avec un bâtiment à voile, quelque bon marcheur qu'il puisse être.

Il y a certainement à se louer des résultats obtenus par le service de la protection des pêcheries cette année.

La paix et l'ordre public, sauf quelques cas d'assault et batterie, n'ont pas cessé de régner dans nos ports et rades, qui ont été fréquentés par un plus grand nombre de bâtiments anglais, mais par un moindre nombre de bâtiments américains.

Les habitants des Iles-de-la-Madeleine ont été, cet été, exempts des déprédations et des vols auxquels se livrent souvent les équipages des bâtiments étrangers qui fréquentent ces parages pour la pêche du hareng et du maquereau, et cela est dû, on ne peut en douter, à mes visites fréquentes et à mon séjour prolongé pendant le mois d'août sur les côtes de ce groupe important.

La présence continuelle de "La Canadienne" au milieu de cette flotte de bâtiments pêcheurs pendant plusieurs semaines consécutives, avait été pour leurs équipages un avertissement salutaire de se tenir sur leur garde et de plus commettre à l'avenir les actes de pillage et de dommage dont ces insulaires ont eu si souvent à se plaindre jusqu'à présent et dont ils ne peuvent se garantir eux-mêmes, car, en général, leur isolement sur les côtes les empêche de se secourir les uns les autres en cas d'agression.

Il me reste maintenant à parler de la manière dont les lois et les règlements de pêche ont été observés sur nos côtes, et je ferai une distinction entre les lois qui s'appliquent aux pêches maritimes et celles qui régissent les pêches fluviales.

Les premières ont pour but, surtout, d'empêcher de prendre le poisson, soit par des moyens prohibés par des clauses particulières de l'acte des pêcheries, comme l'usage des seines, qui n'ont pas les dimensions voulues par la loi, et l'emploi des lignes de fond pour la pêche de la morue aux Iles-de-la-Madeleine, en deça de trois milles des côtes ainsi que le veut le règlement qui concerne ces îles, soit dans certains endroits réservés pour la navigation, pendant les pêches du hareng et du maquereau le printemps.

Or, cette partie des règlements a été très-bien observée sur nos différentes côtes, au Nord comme au Sud, si j'excepte toutefois les infractions qui ont eu lieu aux Iles-de-la-Madeleine au printemps, pendant la pêche du maquereau, mais qui n'ont pas eu de conséquences fâcheuses, car, comme on a pu le voir dans le rapport, aussitôt que j'en ai eu connaissance, j'ai fait lever sous mes yeux et j'ai confisqué au profit de la couronne tous les filets qui avaient été tendus dans les endroits réservés et contrairement aux règlements de pêche.

Quant aux lois qui régissent les pêches fluviales, il n'y a que celles qui s'appliquent au saumon et à la truite, qui méritent une mention particulière, car les autres poissons de rivière, communs au Canada, ne sont pas assez nombreux dans les cours d'eau de la division du golfe pour qu'on s'en occupe d'une manière spéciale.

Je dirai d'abord que sur nos côtes qui sont placées sous ma surveillance et qui ont, comme je l'ai déjà dit, une étendue de mille milles, il n'y a personne qui pêche au saumon sans avoir un bail ou un permis qu'il l'y autorise ainsi que le veut la loi.

De plus, je visite ou je fais visiter par mes officiers ou les gardes-pêche de ma division, presque toutes les tentures de filets placés soit dans les rivières, soit le long des côtes; et je vois à ce qu'elles soient placées suivant la loi, qu'elles soient enlevées avant la clôture de la pêche et que les filets dont elles sont composées aient les dimensions voulues.

L'application de cette partie des règlements nécessite une surveillance très active et très suivie de ma part, de même que de la part de mes officiers, car beaucoup de pêcheurs pourraient être tentés quelques fois de violer ces règlements, s'ils avaient raison d'espérer de le faire avec impunité: mais, heureusement, ce n'est plus comme autrefois, ils ne peuvent se bercer davantage de cet espoir, car ils sont veillés de trop près sur nos côtes (je dois pourtant excepter cette partie des côtes qui s'étend entre Ste. Anne des Monts et Rimouski) pour commettre ces infractions sans que j'en ai presque toujours connaissance, tôt ou tard; et les peines sévères que j'ai infligées aux violateurs de la loi des pêcheries cette année et les années dernières, sont de nature à faire faire des réflexions sérieuses à toute personne qui serait portée à commettre de semblables offenses.

Somme toute, je puis dire que les règlements relatifs à la pêche du saumon et de la truite, ont été en général bien et strictement observés pendant la saison qui vient de finir sur les côtes placées sous ma surveillance immédiate et où il y a plus de 300 stations de pêche à saumon, et la preuve en est que je n'ai eu à juger que cinq cas d'infraction à ces règlements. Il est vrai que j'ai trouvé l'accusé coupable dans chaque cas, comme on peut

le voir dans un appendice qui accompagne ce rapport. Je ne dois pas, cependant, oublier deux autres cas jugés à Rimouski et dans lesquels, j'ai agi comme représentant de la couronne dans la poursuite. L'accusé dans chacun de ces cas a été trouvé coupable et condamné à l'amende. Il y a eu aussi un pêcheur de Ste. Anne des Monts qui a été convaincu, devant un magistrat de l'endroit, d'avoir tendu des filets contrairement à la loi et qui a été en conséquence condamné à l'amende.

On a bien en outre soupçonné qu'il avait été pris quelques saumons au dard et au flambeau dans une ou deux rivières de la côte sud : la Rivière Ste. Anne et la Grande Rivière Métis, mais ou bien ces soupçons n'ont pas été confirmés ou bien les personnes (des Sauvages) contre lesquelles on aurait pu peut-être formuler des plaintes et trouver des preuves de culpabilité, avaient quitté ces endroits depuis, sans que les autorités locales eussent pu rien faire.

Comme je l'ai déjà fait remarqué, cette partie de la côte sud du fleuve St. Laurent, depuis Rimouski jusqu'à Ste. Anne des Monts, et je pourrais dire jusqu'à la Rivière-de-la-Madeleine, et où il y a cinq rivières qui n'ont certainement pas l'importance de celles du Nord, mais qui peuvent produire une certaine quantité de saumons, se trouvent moins protégée que partout ailleurs, car il n'y a pas de garde-pêche résident, quoique plusieurs juges de paix qui habitent dans le voisinage de ces cours d'eau, soient très portés à prendre en main la cause des pêcheries, et faire tout leur possible pour faire observer les règlements de pêche dans leurs localités. Mais il est facile de concevoir que, dans bien des cas, cela n'est pas suffisant, et il faudrait de plus la surveillance intéressée d'un employé salarié du gouvernement, qui résiderait à une de ces rivières et qui aurait mission de faire de temps en temps des visites aux autres.

Mais avant de terminer ce résumé, je ne dois pas oublier de parler de ce qui, d'après moi, constitue un des objets principaux du service de la protection, c'est la protection en générale donnée d'une manière efficace aux pêcheurs du Canada (comme à ceux des autres provinces britanniques) qui sont établis sur nos côtes ou qui les visitent seulement pendant la saison de la pêche, et la sécurité dont jouissent maintenant les propriétaires des stations pour leurs habitations, les bâtimens qui sont utilisées pour l'expédition de leur industrie et les terrains et grèves qu'ils ont droit d'occuper en vertu de certaines clauses de l'acte des pêcheries.

Cette sécurité est si nécessaire aux travaux de la pêche et au commerce de poisson, que, sans elle, ces deux grandes sources de richesses pour les pays qui ont des côtes maritimes poissonneuses, ne peuvent que languir et ne rapporter que perte et ruine à ceux qui s'y livrent. Sans elle, on ne peut espérer que nos pêcheries grandissent et acquièrent une prospérité dont le peuple, comme l'Etat, doivent retirer de grands profits. Et à l'appui de ce que j'avance, je dirai que, il y a bien des années, on avait déjà reconnu l'affluence des morues sur les bancs qui avoisinent la côte qui s'étend depuis Mingan jusqu'aux Sept Îles, et que plusieurs de nos armateurs et pêcheurs de Gaspé avaient tenté d'y fonder des établissements de pêche à la morue. Mais ils ne le purent, faute de protection pour leurs personnes et faute de sécurité pour leurs bâtimens et leur matériel de pêche ; car les employés de la compagnie de la Baie d'Hudson, qui prétendaient avoir des droits tout-à-fait exclusifs sur ces côtes et même sur les pêches maritimes qui en dépendent, les en chassèrent impitoyablement et plusieurs fois brûlèrent et détruisirent leurs embarcations et les constructions qu'ils avaient élevées à terre pour s'abriter et y déposer leur matériel. La conséquence fut que ces côtes, riches en poisson de la plus belle espèce, demeurèrent inexploitées et jusqu'à ces dernières années, car personnes ne les fréquentait que quelques agents de cette compagnie ou des bandes de Sauvages pour y faire la chasse aux fourrures, aux gibiers de mer ou aux loups-marins.

Maintenant que voit-on sur cette côte, qui a une étendue de 90 milles marins, depuis que le service de la protection des pêcheries est établi ? des centaines d'établissements de pêche à la morue (dont quelques-uns emploient plus de 200 hommes ce qui démontre leur importance) qui occupent plusieurs milliers de pêcheurs, et qui ont livré tant pour le commerce étranger que pour la consommation intérieure dans une seule année, en 1861, plus de 30,000 quintaux de morue, qu'on doit estimer à près de \$100,000, et de l'huile de morue pour une valeur de \$10,000 à \$12,000 ; outre plusieurs centaines de barils de hareng et de maquereau, comme on peut s'en assurer en consultant mes rapports depuis 1861 jusqu'à l'année dernière.

Il est vrai qu'une loi a été passée en 1854 (16 Victoria, chap. 92) pour définir les droits de nos pêcheurs sur cette côte, mais on sait bien qu'elle serait restée à l'état de lettre morte sans le service de la protection des pêcheries.

J'ai encore un sujet à toucher avant de finir, c'est celui des pêches sédentaires de loup-marins et de saumons sur la côte du Labrador. Elles étaient surtout exposées aux empiètements des pêcheurs étrangers et même des habitants de la côte avant que je le visitasse avec l'expédition que je commande depuis 1852, et plusieurs des pêcheurs qui les occupaient et les exploitaient avaient souffert des pertes sérieuses et en quelques cas, avaient été ruinés à la suite de ces empiètements, sans qu'il leur fut possible d'obtenir justice ou la plus légère indemnité pour leurs pertes.

Mais tout est changé maintenant dans ces parages éloignés et le plus faible comme le plus fort et le plus pauvre comme le plus riche exploitateur de pêche, soit à loup-marin, soit à saumon, n'a plus rien à craindre pour la possession de sa station de pêche, ni pour l'étendue de terrain et de grève nécessaires aux opérations diverses de son dur métier. Et certes voilà encore un des bons résultats du service de la protection des pêcheries, car la partie de la côte où sont situées les pêches dont je parle, est tout-à-fait privée d'organisation quelconque et ne peut compter sur l'assistance d'aucune force publique que la mienne.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que depuis la construction de *La Canadienne* en 1855, qui a permis de mettre mon expédition sur un meilleur pied, aucun navire de guerre anglais n'a paru sur nos côtes maritimes, sinon en passant, et que toute la police de nos ports, de nos havres et de toutes nos côtes maritimes incombe tout-à-fait au service que j'ai l'honneur de commander à bord la goëlette armée du gouvernement *La Canadienne*.

P. FORTIN.

30 décembre 1864.

EXTRAIT

Du livre de Loch de "La Canadienne" pendant la saison de 1864.

		Milles				Milles	
		H.	M.			H.	M.
		mar.				mar.	
Avril 30.	Parti de Québec.....	5	5 p.m.	5	16.	Mouillé au Havre Amherst (Ile-de-la-Madeleine)...	6 45 p.m. 273
" 30.	Mouillé au Trou St. Patrice	7	0 p.m.	5	" 18.	Parti du Havre Amherst..	0 10 p.m.
Mai 1er.	Parti du Trou St. Patrice	2	30 a.m.		" 18.	Mouillé au Cap-aux-Meules	4 30 p.m. 9
" 1er.	Mouillé à la Pointe-aux-Pins.....	8	0 a.m.	25	" 18.	Parti du Cap-aux-Meules.	11 30 p.m.
" 2.	Parti de la Pointe-aux-Pins.....	3	30 a.m.		" 20.	Mouillé à Percé.....	4 15 p.m. 136
" 2.	Mouillé aux Piliers.....	8	20 a.m.	13	" 20.	Parti de Percé.....	8 15 p.m.
" 3.	Parti des Piliers.....	2	25 p.m.		" 20.	Mouillé à Douglstown..	11 15 p.m. 18
" 3.	Mouillé à la Pointe-aux-Pins.....	4	0 p.m.	13	" 21.	Parti de Douglstown....	11 0 a.m.
" 4.	Parti de la Pointe-aux-Pins.....	5	45 p.m.		" 21.	Mouillé au Bassin de Gaspé	2 50 p.m. 8
" 5.	Mouillé au Cap-aux-Oies.	6	30 a.m.	33	" 23.	Parti du Bassin de Gaspé.	8 30 p.m.
" 5.	Parti du Cap-aux-Oies....	12	0 a.m.		" 24.	Mouillé à Paspébiac....	4 30 p.m. 81
" 6.	Mouillé à Bersimis.....	1	45 p.m.	57	" 25.	Parti de Paspébiac.....	0 30 p.m.
" 7.	Parti de Bersimis.....	3	45 a.m.		" 26.	Mouillé à Carleton.....	8 20 a.m. 36
" 7.	Mouillé à la Pointe-aux-Outardes.....	4	50 a.m.	6	" 26.	Parti de Carleton.....	4 35 p.m.
" 8.	Parti de la Pointe-aux-Outardes.....	3	30 a.m.		" 26.	Mouillé à Maquacha....	5 55 p.m. 8
" 9.	Mouillé à la Pointe-des-Monts.....	6	15 a.m.	45	" 27.	Parti de Maquacha.....	11 15 a.m.
" 11.	Parti de la Pointe-des-Monts.....	2	30 a.m.		" 27.	Mouillé à Carleton.....	2 50 p.m. 8
" 12.	Mouillé dans la Baie-des-Sept-Iles.....	0	55 p.m.	68	" 28.	Parti de Carleton.....	2 0 a.m.
" 12.	Parti de la Baie-des-Sept-Iles.....	3	35 p.m.		" 30.	Mouillé au Havre Amherst (Ile-de-la-Madeleine)..	2 35 p.m. 196
					Juin 1er.	Parti du Havre Amherst.	5 30 a.m.
					" 1er.	Mouillé au Havre-aux-Maisons.....	6 30 a.m. 9
					" 1er.	Parti du Havre-aux-Maisons	2 15 p.m.
					" 1er.	Mouillé à la Pointe Old Harry.....	5 30 p.m. 21
					" 2.	Parti de Old Harry.....	6 0 a.m.

		Milles				Milles	
		H.	M.			H.	M.
		mar.				mar.	
Jun	2. Mouillé au Cap-Gosselin.	9	30 a.m.	9	Jun 26. Parti de la Rivière-au-Tonnerre.....	5	30 a.m.
"	2. Parti du Cap-Gosselin...	0	15 p.m.	"	26. Mouillé à la Rivière St. Jean.....	0	45 p.m. 18
"	2. Mouillé à l'Île-Bryon.....	2	30 p.m.	"	26. Parti de la Rivière St. Jean.....	3	45 p.m.
"	2. Parti de l'Île-Bryon.....	4	45 p.m.	"	26. Mouillé à la Longue-Pointe (de Mingan).....	9	45 p.m. 7
"	2. Mouillé à l'Île-aux-Oiseaux	6	30 p.m. 13	"	27. Parti de la Longue-Pointe	3	10 a.m.
"	2. Parti de l'Île-aux-Oiseaux	8	15 p.m.	"	27. Mouillé au havre de Mingan	6	0 p.m. 5
"	3. Mouillé au Havre Amherst.	4	30 p.m. 46	"	28. Parti du havre de Mingan	9	45 a.m.
"	4. Parti du Havre Amherst..	0	30 p.m.	"	28. Mouillé à la Rivière-Romaine.....	1	0 p.m. 7
"	4. Mouillé au Havre-aux-Maisons.....	2	30 p.m. 9	"	28. Parti de la Rivière-Romaine.....	7	0 p.m.
"	5. Parti du Havre-aux-Maisons.....	5	0 a.m.	"	28. Mouillé au havre de Mingan	8	10 p.m. 7
"	5. Mouillé à Amherst.....	6	55 a.m. 9	"	30. Parti du havre de Mingan	1	20 p.m.
"	7. Parti du Havre Amherst..	11	30 a.m.	"	30. Mouillé à l'Île-à-la-Mogniac.....	8	0 p.m. 8
"	7. Mouillé au Cap-aux-Meules	0	35 p.m. 9	Jul. 1er. Parti de l'Île-à-la-Mogniac.....	4	0 a.m.	
"	8. Parti du Cap-aux-Meules.	3	0 p.m.	"	1er. Mouillé à la Pointe-aux-Esquimaux.....	8	30 a.m. 9
"	8. Mouillé au Havre Amherst.	4	5 p.m. 9	"	4. Parti de la Pointe-aux-Esquimaux.....	5	0 a.m.
"	10. Parti du Havre Amherst..	3	50 p.m.	"	5. Mouillé à l'Île Ste Geneviève.....	10	45 a.m. 24
"	10. Mouillé au Havre-aux-Maisons.....	6	30 p.m. 9	"	5. Parti de l'Île Ste. Geneviève.....	3	0 p.m.
"	11. Parti du Havre-aux-Maisons.....	6	0 a.m.	"	5. Mouillé à la Baie-d'Appetetat.....	7	p.m. 5
"	13. Mouillé à Percé.....	5	30 p.m. 136	"	6. Parti de la Baie-d'Appetetat. (Mis en panne à Napisto et Agwanus)	5	0 a.m.
"	14. Parti de Percé.....	3	30 p.m.	"	6. Mouillé à la Rivière Natashquan.....	6	15 p.m. 84
"	14. Mouillé à la Pointe St. Pierre.....	7	0 p.m. 6	"	9. Parti de la Rivière Natashquan.....	1	17 p.m.
"	15. Parti de la Pointe St. Pierre.....	2	45 a.m.	"	9. Mouillé au havre de Natashquan.....	2	0 p.m. 4
"	15. Mouillé au Bassin de Gaspé.....	0	40 p.m. 20	"	10. Parti du havre de Natashquan.....	7	20 a.m.
"	18. Parti du Bassin de Gaspé.	6	25 a.m.	"	10. Mouillé à Metallic Bay (Anticosti).....	7	15 p.m. 46
"	19. Mouillé au Cap-des-Rosiers	10	10 a.m. 22	"	11. Parti de Metallic Bay (Anticosti).....	5	25 a.m.
"	20. Parti du Cap-des-Rosiers.	7	30 a.m.	"	11. Mouillé à Salmon River (Anticosti).....	7	15 a.m. 8
"	20. Mouillé à l'Anse-aux-Griffons.....	1	0 p.m. 8	"	11. Parti de Salmon River (Anticosti).....	10	30 a.m.
"	20. Parti de l'Anse-aux-Griffons.....	2	15 p.m.	"	11. Mouillé à l'Anse-au-Foin (Anticosti).....	5	0 p.m. 21
"	20. Mouillé à la Petite-Rivière-au-Renard.....	3	0 p.m. 13	"	12. Parti de l'Anse-au-Foin (Anticosti).....	1	30 p.m.
"	20. Parti de la Petite-Rivière-au-Renard.....	5	15 p.m.	"	13. Mouillé à Shallop Creek (Anticosti).....	4	15 p.m. 49
"	20. Mouillé au Grand-Etang.	8	45 p.m. 10	"	14. Parti de Shallop Creek (Anticosti).....	5	0 a.m.
"	21. Parti du Grand-Etang...	4	15 p.m.	"	15. Mouillé à la pointe sud-ouest d'Anticosti.....	6	30 a.m. 41
"	21. Mouillé à la Grande-Vallée	9	45 p.m. 18	"	15. Parti de la pointe sud-ouest d'Anticosti.....	10	15 a.m.
"	22. Parti de la Grande-Vallée	7	20 a.m.	"	15. Mouillé à la Rivière Jupiter	11	30 a.m. 5
"	22. Mouillé à la Petite-Vallée.	8	30 a.m. 3	"	15. Parti de la Rivière Jupiter	4	15 p.m.
"	22. Parti de la Petite-Vallée.	10	0 a.m.	"	15. Mouillé à la pointe sud-ouest d'Anticosti.....	7	0 p.m. 5
"	22. Mouillé à la Rivière-à-la-Madeleine.....	9	30 p.m. 11				
"	22. Parti de la Rivière-à-la-Madeleine.....	10	30 p.m.				
"	23. Mouillé aux Sept-Îles.....	9	10 p.m. 73				
"	24. Parti des Sept-Îles.....	4	0 a.m.				
"	24. Mouillé à la Rivière-Moisie	8	0 a.m. 16				
"	24. Parti de la Rivière-Moisie.	10	0 p.m.				
"	25. Mouillé à la Pointe St Charles.....	5	0 a.m. 8				
"	25. Parti de la Pointe St. Charles.....	9	15 a.m.				
"	25. Mouillé à Pigon.....	11	10 a.m. 10				
"	25. Parti de Pigon.....	2	20 p.m.				
"	25. Mouillé à la Rivière Shell-drake.....	5	35 p.m. 27				
"	25. Parti de la Rivière Shell-drake.....	8	0 p.m.				
"	25. Mouillé à la Rivière-au-Tonnerre.....	11	0 p.m. 6				

	H.	M.	Milles mar.		H.	M.	Milles mar.
Juil. 15. Parti de la pointe sud-ouest d'Anticosti	8	35	p.m.	Aout 16. Parti de la Pte. St. Pierre.	1	5	p.m.
" 16. Mouillé à la pointe ouest d'Anticosti	8	0	a.m. 49	" 16. Mouillé au Bassin de Gaspé.	3	45	p.m. 20
" 16. Parti de la pointe ouest d'Anticosti	10	0	a.m.	" 20. Parti du Bassin de Gaspé.	4	45	a.m.
" 17. Mouillé à la baie de Coacochoo	0	45	p.m. 172	" 20. Mis en panne et débarqué au Cap-des-Rosiers....	1	0	p.m. 22
" 19. Parti de Coacochoo.....	2	45	p.m.	" 20. Reparti du Cap-des-Rosiers	2	0	p.m.
" 19. Mouillé au havre de Wapitigan.....	6	45	p.m. 23	" 20. Mis en panne et débarqué à la Petite-Rivière-au-Renard	9	0	a.m. 17
" 20. Parti du havre de Wapitigan.....	8	15	a.m.	" 21. Mis en panne et débarqué au Petit-Cap.....	11	0	a.m. 3
" 21. Mouillé à la Baie-des-Moutons	8	0	a.m. 55	" 21. Reparti du Petit-Cap.....	2	0	p.m.
" 23. Parti de la Baie-des-Moutons	2	10	p.m.	" 24. Mouillé vis-à-vis le quai de Rimouski.....	1	0	p.m. 177
" 23. Mouillé à St. Augustin....	6	0	p.m. 32	" 26. Parti du quai de Rimouski.	1	10	p.m.
" 24. Parti de St. Augustin....	4	45	a.m.	" 26. Mouillé à l'Île St. Bernabé.	2	0	p.m. 6
" 24. Mouillé à l'Île-à-Bois.....	2	0	p.m. 55	" 29. Parti de l'Île St. Bernabé.	5	0	a.m.
" 25. Parti de l'Île-à-Bois.....	3	30	p.m.	" 29. Mouillé au quai de Rimouski.....	5	45	a.m. 6
" 25. Mouillé à l'Île-Verte.....	4	25	p.m. 2	" 29. Parti du quai de Rimouski.	10	15	a.m.
" 25. Parti de l'Île-Verte.....	5	40	p.m.	" 29. Mouillé à la Rivière Métis.	2	20	p.m. 18
" 25. Mouillé à la Baie de Bradore	10	30	p.m. 6	" 30. Parti de la Rivière Métis....	0	10	a.m.
" 27. Parti de la Baie de Bradore	2	15	p.m.	" 30. Mouillé à la Rivière Grand-Matane	6	12	a.m. 22
" 27. Mouillé à Bonne-Espérance.....	7	45	p.m. 19	" 30. Parti de la Rivière Grand-Matane	0	5	p.m.
" 29. Parti de Bonne-Espérance.	8	10	a.m.	" 30. Mouillé au Petit-Matane..	1	0	p.m. 6
" 29. Mouillé à Napiitippi.....	3	15	p.m. 21	" 30. Parti du Petit-Matane....	2	0	p.m.
" 30. Parti de la Rivière Napiitippi.....	5	50	a.m.	" 30. Mouillé à l'Anse-à-la-Croix	4	0	p.m. 5
" 30. Mouillé à St. Augustin....	0	30	p.m. 16	" 30. Parti de l'Anse-à-la-Croix.	5	15	p.m.
" 30. Parti de St. Augustin.....	1	0	p.m.	" 30. Mis en travers et débarqué à l'Île-à-Méchin.....	8	0	p.m. 10
" 30. Mouillé à la Tête-à-la-Baleine	6	0	p.m. 12	" 30. Parti de l'Île-à-Méchin....	9	45	p.m.
" 31. Parti de la Tête-à-la-Baleine	5	35	p.m.	" 31. Mouillé au Cap-de-Chatte.	8	0	a.m. 15
Aout 2. Mouillé à l'Île-Bryon.....	10	0	p.m. 216	" 31. Parti du Cap-de-Chatte....	7	30	p.m.
" 3. Parti de l'Île-Bryon.....	2	45	p.m.	" 31. Mouillé à Ste. Anne-des-Monts.....	8	30	p.m. 10
" 3. Mouillé à l'Île-aux-Oiseaux	9	15	p.m. 13	" 31. Parti de Ste. Anne-des-Monts	11	55	p.m.
" 4. Parti de l'Île-aux-Oiseaux.	5	40	a.m.	Sep. 1er. Mouillé à Mont-Louis....	8	30	a.m. 92
" 4. Mouillé à la Pointe-de-l'Est	9	0	a.m. 17	" 1er. Parti de Mont-Louis....	11	30	a.m.
" 4. Parti de la Pointe-de-l'Est.	1	0	p.m.	" 1er. Mouillé à la Rivière-aux-Renard	6	40	p.m. 58
" 4. Mouillé à l'Etang-du-Nord	5	30	p.m. 28	" 2. Parti de la Rivière-aux-Renard	6	0	a.m.
" 5. Parti de l'Etang-du-Nord.	4	30	a.m.	" 2. Débarqué à l'Anse-aux-Griffons	9	0	a.m. 6
" 5. Mouillé à Amherst.....	1	45	p.m. 30	" 2. Parti de l'Anse-aux-Griffons	10	0	a.m.
" 6. Parti de Havre Amherst....	7	0	a.m.	" 2. Mis en panne à Jersey Cove.	11	35	a.m. 4
" 6. Mouillé au Havre-aux-Maisons	11	15	a.m. 9	" 2. Parti de Jersey Cove....	0	25	p.m.
" 7. Parti du Havre-aux-Maisons	2	20	p.m.	" 2. Mis en panne à l'Anse-à-la-Louise	0	45	p.m. 3
" 7. Mouillé à la Pointe-de-l'Est	6	0	p.m. 27	" 2. Parti de l'Anse-à-la-Louise	1	10	p.m.
" 7. Parti de la Pointe-de-l'Est.	1	0	p.m.	" 2. Mouillé à la Grande Grave.	3	30	p.m. 11
" 8. Mouillé à Old Harry.....	1	40	a.m. 3	" 2. Parti de la Grande Grave.	5	10	p.m.
" 8. Parti de Old Harry.....	8	5	a.m.	" 2. Mouillé à Sandy Beach....	9	0	p.m. 7
" 8. Mouillé aux Sables.....	11	40	a.m. 28	" 3. Parti de Sandy Beach.....	7	0	a.m.
" 8. Parti des Sables et croisé jusqu'au Corps-Mort....	8	0	a.m.	" 3. Mouillé au Bassin de Gaspé	8	45	a.m. 4
" 10. Mouillé au Havre Amherst.	0	30	a.m. 44	" 10. Parti du Bassin de Gaspé.	5	0	a.m.
" 13. Parti du Havre Amherst....	5	30	a.m.	" 19. Mouillé à Percé.....	7	45	p.m. 26
" 14. Passé par la pointe Est et mouillé à Percé.....	2	10	p.m. 154	" 11. Parti de Percé.....	7	0	p.m.
" 16. Parti de Percé.....	5	10	a.m.	" 12. Mouillé à Paspébiac.....	7	0	a.m. 55
" 16. Mouillé à la Pointe St. Pierre.....	10	0	a.m. 6	" 14. Parti de Paspébiac.....	11	0	a.m.
				" 14. Mouillé au Grand-Bonaventure.....	5	45	p.m. 11

	H. M.	Milles mar.		H. M.	Milles mar.
Sep. 14. Parti du Grand-Bona-venture	10 0	p.m.	Sep. 30. Mis en travers à l'Île-Brulée et débarqué.....	7 30	a.m. 8
" 15. Mouillé à Carleton.....	4 0	a.m. 26	" 30. Reparti de l'Île-Brulée....	9 30	a.m.
" 15. Parti de Carleton.....	5 0	p.m.	" 30. Mouillé à l'Île-Herbée.....	11 30	a.m. 7
" 15. Mouillé à Maguacha.....	9 15	p.m. 8	Oct. 1er. Parti de l'Île-Herbée.....	6 30	a.m.
" 16. Parti de Maguacha.....	11 45	a.m.	" 1er. Mouillé à St. Augustin....	9 35	a.m. 27
" 16. Mouillé à New Richmond..	7 10	p.m. 18	" 1er. Parti de St. Augustin....	0 30	p.m.
" 17. Parti de New Richmond..	1 0	a.m.	" 1er. Mouillé à la Tête-à-la-Baleine.....	2 20	p.m. 12
" 17. Mouillé au Petit Pabos....	10 10	a.m. 64	" 1er. Parti de la Tête-à-la-Baleine.....	4 0	p.m.
" 17. Parti du Petit Pabos.....	11 15	a.m.	" 4. Mouillé à l'Île Bryon.....	11 40	a.m. 216
" 17. Mouillé à la Grande-Rivière	11 45	a.m. 4	" 4. Parti de l'Île Bryon.....	3 45	p.m.
" 17. Parti de la Grande-Rivière.	1 30	p.m.	" 4. Mouillé au Havre-aux-Maisons.....	9 30	p.m. 38
" 17. Mouillé à l'Anse-du-Cap...	3 0	p.m. 8	" 6. Parti du Havre-aux-Maisons.....	3 45	p.m.
" 17. Parti de l'Anse-du-Cap...	5 40	p.m.	" 6. Mouillé au Havre Amherst..	7 0	p.m. 9
" 17. Mouillé à Percé.....	8 0	p.m. 7	" 8. Parti du Havre Amherst..	6 0	a.m.
" 19. Parti de Percé.....	10 0	a.m.	" 9. Mouillé à la pointe Est de l'Île du Prince-Edouard..	11 30	a.m. 53
" 19. Mouillé à la Pointe St. Pierre.....	1 45	p.m. 6	" 9. Parti de la pointe Est de l'Île du Prince-Edouard..	6 30	p.m.
" 19. Parti de la Pointe St. Pierre.....	3 15	p.m.	" 10. Mouillé vis-à-vis le phare de l'entrée de la Baie de Georgetown.....	4 0	a.m. 30
" 20. Mis en panne vis-à-vis le phare de la pointe sud-ouest d'Anticosti.....	6 30	a.m. 52	" 10. Parti de l'entrée de la Baie de Georgetown.....	6 0	a.m.
" 20. Reparti de la pointe sud-ouest d'Anticosti.....	7 15	a.m.	" 10. Mouillé à Georgetown (Île du Prince-Edouard....	10 30	a.m. 5
" 20. Mouillé au Lac Salé (Anticosti).....	9 10	a.m. 10	" 10. Parti de Georgetown.....	4 45	p.m.
" 21. Parti du Lac Salé (Anticosti).....	9 25	a.m.	" 13. Mouillé à la Nouvelle (en haut).....	0 30	a.m. 249
" 21. Mis en panne vis-à-vis le phare de la pointe sud-ouest d'Anticosti, et débarqué.....	2 15	p.m. 10	" 13. Parti de la Nouvelle.....	6 40	a.m.
" 21. Reparti de la pointe sud-ouest.....	3 30	p.m.	" 13. Mouillé à Carleton.....	10 15	a.m. 4
" 22. Mouillé à la pointe de l'est d'Anticosti.....	8 45	a.m. 80	" 17. Parti de Carleton.....	6 0	a.m.
" 23. Parti de la pointe de l'est.	5 50	a.m.	" 17. Mouillé à New Richmond..	1 25	p.m. 12
" 24. Mouillé à la Rivière Natashquan.....	0 45	p.m. 66	" 18. Parti de New Richmond..	5 40	a.m.
" 24. Parti de la Rivière Natashquan.....	2 0	p.m.	" 18. Mouillé à New Carlisle... 9 30	a.m. 27	
" 24. Mouillé au havre de Natashquan.....	3 0	p.m. 4	" 18. Parti de New Carlisle....	3 50	p.m.
" 26. Parti du havre de Natashquan.....	7 30	a.m.	" 18. Mouillé à Paspébiac.....	4 20	p.m. 3
" 26. Mouillé à Kégasca.....	11 30	a.m. 30	" 18. Parti de Paspébiac.....	11 0	p.m.
" 26. Parti de Kégasca.....	5 0	p.m.	" 19. Mouillé à Percé.....	2 30	p.m.
" 27. Mouillé à la Baie-des-Moutons.....	10 10	a.m. 106	" 21. Parti de Percé.....	6 0	a.m.
" 27. Parti de la Baie-des-Moutons.....	1 30	p.m.	" 21. Mouillé à la Malbaie.....	9 0	a.m. 6
" 27. Mouillé à la Tabatière....	2 45	p.m. 5	" 21. Parti de la Malbaie.....	5 45	p.m.
" 27. Parti de la Tabatière.....	7 15	p.m.	" 22. Mouillé au Bassin de Gaspé	11 30	a.m. 22
" 28. Mouillé à Bonne-Espérance.....	10 0	a.m. 60	" 30. Parti du Bassin de Gaspé	4 20	p.m.
" 29. Parti de Bonne-Espérance.	2 0	p.m.	" 31. Mouillé à l'Anse-aux-Griffons.....	0 0	p.m. 30
" 29. Mis en travers à Salmon Bay.....	2 30	p.m. 3	Nov. 3. Parti de l'Anse-aux-Griffons.....	8 30	p.m.
" 29. Reparti de Salmon Bay...	3 0	p.m.	" 5. Mouillé dans la Baie-des-Sept-Iles.....	11 45	a.m. 112
" 29. Mouillé à Five Leagues..	3 45	p.m. 4	" 6. Parti de la Baie-des-Sept-Iles.....	4 30	a.m.
" 30. Parti de Five Leagues...	6 15	a.m.	" 9. Mouillé à l'Île-aux-Lièvres.	0 0	p.m. 203
			" 9. Parti de l'Île-aux-Lièvres.	4 30	p.m.
			" 10. Mouillé dans la rade de Québec.....	11 0	a.m. 86
			Total.....	5,214	

REMARQUES

SUR

LES PÊCHES DE LA SAISON ET SUR LEURS PRODUITS.

Le Canada, comme je l'ai déjà dit bien des fois, possède tant sur le golfe que dans le bas du fleuve St. Laurent, une grande étendue de côtes maritimes et fluviales où se pratiquent depuis le printemps des pêches diverses, dont celle de la morue est de beaucoup et sans contredit la plus importante.

Je me propose de donner un aperçu de la manière dont ces différentes pêches ont été exploitées cette année et des résultats qu'elles ont produits, mais comme nos côtes ne sont pas continues et qu'en outre plusieurs de leurs parties offrent des genres de pêche différents des autres, et aussi dans un but de faire bien comprendre et leur étendue et leur position et leur importance relative, et les richesses diverses qu'elles renferment, afin que le marchand ou l'armateur qui veut se livrer à un genre de pêche ou à un genre de commerce de poisson quelconque, sache quels sont les endroits qui lui offrent le plus de ressources pour son industrie ou le plus de chance de succès pour son négoce, je vais en faire trois divisions distinctes.

La première comprendra les Iles-de-la-Madeleine, avec une étendue de côtes de 104 milles marins.

La deuxième comprendra le comté de Bonaventure avec 72 milles de côtes, le comté de Gaspé avec une étendue de côtes de 202 milles et une partie du comté de Rimouski avec 80 milles de côtes, depuis le Cap-de-Chatte jusqu'à Rimouski. Ces côtes réunies forment ce qu'on appelle communément la côte de Gaspé et ont une étendue de 254 milles.

Enfin, la troisième division renfermera toute la côte Nord du fleuve et du golfe St. Laurent, depuis Bersimis jusqu'à l'Anse-aux-Blancs-Sablons, de 510 milles d'étendue; et de plus l'île d'Anticosti, dont les côtes ont une longueur de 260 milles.

Le tout forme une étendue de côtes de 1228 milles marins.

PREMIÈRE DIVISION.

LES ILES-DE-LA-MADELEINE.

Ce groupe est composé de sept îles, dont cinq, l'île d'Amherst, l'île Grindstone, l'île Allright, l'île Coffin et la Grosse île sont unies plus ou moins ensemble par de longs bancs de sable qui forment entre eux des lagunes considérables et même des havres, et les deux autres, l'île d'Entrée et l'île Bryon, sont tout à fait séparées du reste du groupe par des bras de mer appelés le Sandy Hook et le canal de Bryon. Le premier peut avoir trois milles de largeur et une profondeur de 4 à 5 brasses dans le milieu du chenal; le dernier peut livrer passage aux navires d'un plus fort tonnage et n'a pas moins de 7½ milles de largeur.

À peu près vers l'Est quart nord-est (nord du monde) à la distance de 11 milles, se trouvent les Rochers-aux-Oiseaux, ainsi nommés parcequ'ils servent (principalement le grand rocher) de lieu d'habitation pendant la saison du printemps et de l'été, à une quantité innombrable d'oiseaux, des espèces connues sous les noms de Fous de Bassan (appelés Margots en Canada) et de Pinguins Torda, nommés Mermettes par les Canadiens.

Il y a en outre un rocher situé à l'ouest quart nord-ouest à peu près de la pointe ouest de l'île d'Amherst, à la distance de 8 milles, qui a reçu des premiers navigateurs qui

l'ont aperçu, le nom singulier de Corps-Mort, à cause de sa ressemblance frappante, lorsqu'il est vu d'un certain côté, avec un cadavre recouvert d'un linceuil.

Les Iles-de-la-Madeleine ont une longueur de 45 milles environ. Leur plus grande largeur est de 13 milles. Elles gissent vers la partie méridionale du golfe St. Laurent en face de l'entrée principale de cette mer intérieure, à peu près entre les 47^{ème} et 48^{ème} degrés de latitude nord; leur extrémité la plus méridionale, ne se trouvant que de 25 milles plus élevée au Nord que la ville de Québec, et entre les 61^{ème} et les 62^{ème} degrés à peu près, de longitude ouest de Greenwich.

Découvertes par Jacques Cartier, lors de son premier voyage dans le golfe St. Laurent, en 1534, ces îles portèrent d'abord les noms de Ramées, Bryon et d'Alezay, et ce ne fut que plus tard qu'elles acquirent le nom qu'elles portent maintenant.

Placées comme elles le sont à l'entrée du golfe St. Laurent et sur la route des navires qui vont au Canada, elles furent souvent visitées par les vaisseaux marchands et pêcheurs français, après la découverte du Canada. Mais il ne paraît pas qu'il y eût été fait alors d'établissements considérables, avant qu'elles eussent été concédées en 1663 par la compagnie de la Nouvelle France, à François Doublet, capitaine de navire de Honfleur. Celui-ci s'associa l'année suivante François Gon de Quimé et Claude de Landemare, pour y faire le commerce et la pêche. Mais il faut croire qu'en 1719, les îles étaient redevenues la propriété du gouvernement français, puisque celui-ci, d'après Charlevoix, les concéda à Le-compte de St. Pierre.

En 1763, lors de la cession du Canada et de ses dépendances au gouvernement britannique, elles n'étaient habitées que par une dizaine de familles d'origine française et acadiennes qui s'y livraient aux pêches du morse, du phoque et un peu à celle du hareng et de la morue. Plus tard un armateur américain, du nom de Gridley, vint fonder à l'Île d'Amherst, près de l'entrée du havre de ce nom, un établissement de commerce et de pêche dont les ruines subsistent encore. Il prit à son service les familles d'origine française, résidentes sur ces îles, pour exploiter sur un grand pied, surtout la pêche du morse et du phoque, dont l'huile obtenait un bon prix sur les marchés des colonies de la Nouvelle-Angleterre, de même que leur peau qui fournissait un cuir très épais, et leur défenses qui pouvaient tenir lieu d'ivoire.

Les propriétés de M. Gridley et son matériel de pêche furent en partie détruits pendant la guerre de l'indépendance américaine par des corsaires des colonies révoltées. Mais à la conclusion de la paix il put reprendre son commerce et ses travaux. Mais les morses dont l'habitude de venir en troupeaux sur les rivages, les avait exposés aux attaques constantes des pêcheurs pour lesquels ils étaient une précieuse capture, avaient déjà presque complètement disparu des parages de ces îles.

D'un autre côté, les loups-marins n'apparaissaient pas en nombre aussi grand près de ces rivages et on ne les prenait pas aussi aisément qu'autrefois : aussi les établissements de M. Gridley et des autres armateurs qui s'occupaient plus spécialement de la pêche des animaux amphibies, ne tardèrent pas à diminuer d'importance et à voir leur prospérité s'éclipser.

Il faut que je note ici, qu'outre les pêcheurs des Iles-de-la-Madeleine et de quelqu'autre partie du Canada, il en était venu un grand nombre des colonies anglaises, depuis la conquête du Canada, se livrer à la pêche du morse, ils l'avaient fait avec cette persévérance et cette ardeur qui les distinguent si bien; et c'est à eux en grande partie que l'on doit l'extinction dans nos eaux de cet amphibie dont l'importance ne le cède qu'à celle de la baleine.

Mais les habitants établis sur l'Île d'Amherst, l'Île Grindstone et l'Île Allright, avaient déjà commencé à se livrer d'une manière plus suivie, aux pêches de la morue et du hareng, qu'ils troquaient avec des marchands des autres provinces britanniques et même de Jersey, pour des provisions de bouche et des marchandises, ce qui leur rapportait de certains bénéfices. D'un autre côté la culture de la terre qu'ils négligeaient cependant bien trop, comme leurs descendants le font encore à présent, leur procuraient quelques ressources assurées, et à l'époque de la cession de toutes les Iles-de-la-Madeleine par le gouvernement, à l'amiral Isaac Coffin en 1798, en récompense des services qu'il avait rendus à la couronne anglaise pendant la guerre américaine, la population de ces îles en était estimée à cent familles. Mais d'après les renseignements que j'ai pu me procurer à Amherst, je crois ce chiffre un peu exagéré.

En 1821, d'après Bouchette, le nombre des familles s'y était élevé à 133 et en 1831 à 153, formant une population d'environ 1000 âmes. Le recensement de 1850 l'a portée à 2202 et celui de 1860 à 2651. Mais il ne faut pas oublier que depuis 1854 les Îles-de-la-Madeleine ont fourni trois colonies à la côte Nord du golfe St. Laurent formant en tout une population d'environ 600 âmes.

Les pêches des Îles-de-la-Madeleine, d'après leur ordre de succession, du printemps à l'automne, la pêche ou plutôt la chasse des loups-marins sur les glaces, la pêche du hareng, la pêche du maquereau de printemps, la pêche de la morue qui dure jusqu'à l'automne et la pêche du maquereau d'été.

La chasse du Loup-Marin.

Cette chasse se fait sur les glaces flottantes du golfe St. Laurent dans presque toutes ses parties, quoiqu'il soit rare que les goélettes dépassent la hauteur du Cap Gaspé pour s'aventurer dans le fleuve St. Laurent. C'est plutôt sur la côte Nord du golfe et près de l'Île d'Anticosti et à l'entrée du Détroit de Belle-Île que se rencontrent les bancs de glaces où généralement se trouve le plus grand nombre de loups-marins.

Je n'ai guère besoin de répéter que les femelles des loups-marins qui ont pénétré dans le golfe St. Laurent en troupes immenses dans le mois de décembre, montent sur les glaces flottantes vers la mie ou la fin de mars pour y mettre bas leurs petits qu'elles soignent avec beaucoup de tendresse et qu'elles allaitent pendant les 3 ou 4 semaines et peut être plus qu'ils restent sur les glaces sans aller à l'eau.

C'est pendant ce temps que nos chasseurs doivent tâcher de s'en emparer en les tuant soit avec des bâtons, soit au fusil, car plus tard, lorsqu'ils sont devenus assez forts, ils prennent l'eau et les chasseurs ne les revoient plus. Mais les glaces flottantes servent aussi de lieu d'habitation aux loups-marins adultes, surtout les femelles, pendant qu'elles donnent des soins à leurs petits et nos pêcheurs leur font une chasse acharnée quand ils le peuvent, c'est-à-dire quand ils peuvent s'en approcher sans en être aperçus ou bien lorsque ces amphibiens se trouvent sur des glaces tellement serrées les unes contre les autres qu'il leur est impossible de trouver un espace libre par où ils pourraient se jeter à l'eau et échapper ainsi à leur poursuite. Nos pêcheurs en font alors un grand carnage, et on a vu quelquefois des équipages de 7 hommes, tuer des centaines de ces animaux dans quelques heures.

Quelquefois, de forts vents qui soufflent du même côté pendant quelque temps poussent des champs de glaces couverts de loups-marins, vers les côtes des îles et les tiennent échoués près des rivages jusqu'à un changement de vent; c'est alors que les insulaires font de belles prises. Car en un instant, la nouvelle en est annoncée par toutes les îles au son des cloches et des coups de fusils et bientôt toute la population accourt vers ces rivages, d'où l'on peut facilement apercevoir les loups-marins éparés sur les glaces, aussi loin que l'a vue peut s'étendre.

Les hommes jeunes et vieux, armés d'un grand couteau, d'une corde et d'un bâton, s'élançant sur les champs de glaces, tandis que les femmes restent à la côte, à portée, afin de leur donner leurs repas et de leur fournir des boissons chaudes pour les garantir des influences du froid et de l'humidité, auxquels ils sont sans cesse exposés.

Avec leurs bâtons, ils assomment tous les loups-marins qui leur tombent sous la main, puis ils se servent de leurs couteaux pour les dépecer et en enlever la peau et le lard. Quand ils croient avoir fait une moisson assez abondante, ils attachent avec la corde dont ils sont munis, autant de ces dépouilles qu'il faut pour former un poids de 300 à 350 livres, puis ils traînent cette précieuse charge de glaces en glaces, jusqu'au rivage où ils les déposent en sûreté pour retourner aux mêmes endroits, recueillir une nouvelle moisson. Ces travaux fatiguants et souvent dangereux, se continuent tout le jour et même la nuit lorsque le temps est clair, tant qu'il y a de ces amphibiens sur les glaces, dans le voisinage des côtes ou que les glaces n'ont pas été poussées au large par les vents de terre.

On m'a rapporté qu'autrefois, lorsque les loups-marins étaient plus nombreux qu'à présent dans les eaux du golfe, les habitants des Îles-de-la-Madeleine avaient pris jusqu'à 15,000 à 20,000 loups-marins, presque tous jeunes, sur des bancs de glaces échoués près des côtes. Mais depuis que je visite ces îles, les produits de cette chasse ont été moins abondants et quelque fois ont été presque nuls. Cette année par un concours de circonstances heureuses, elle a été fructueuse, car elle a rapporté pas moins de 6,000 loups-marins

qu'on ne peut estimer à moins de \$3 chacun, ce qui fait la somme de \$18,000. Cette belle chasse s'est faite le 27, le 28, et pendant une partie de la journée du 29 avril, et n'avait duré par conséquent que deux jours et demi. Les glaces poussées par un fort vent d'est avaient gagné le large emportant avec elles des milliers de loups-marins hors de l'atteinte des pêcheurs dont le désappointement est plus facile à comprendre qu'à exprimer.

Ces chasses bien souvent ne se font sans danger, car les courants ou les vents séparent quelquefois les glaces avant que les pêcheurs puissent regagner la terre et s'ils ne sont pas recueillis par des embarcations, ils sont emportés au large pour périr inévitablement de froid et de faim.

Plusieurs de ces accidents sont arrivés à ma connaissance depuis une quinzaine d'années. Mais on tâche autant que possible de les prévenir en avertissant les pêcheurs occupés sur les glaces, lorsque celles-ci commencent à s'éloigner du rivage, par des coups de fusil et des signaux convenus d'avance.

Le lard de ces jeunes loups-marins est tendre et se fond facilement au soleil. Il fournit une huile très fine, blanche et presque sans mauvaise odeur.

Les goëlettes des Iles-de-la-Madeleine équipées pour la chasse du loup-marin, ont été au nombre de 25 cette année, comme on peut le voir dans les appendices annexés à ce rapport, appartenant, 16 au Havre-aux-Maisons et neuf au port d'Amherst. Ces dernières ont l'habitude d'hiverner dans le Havre-aux-Basques, au fond de la Baie de Plaisance, pour être plus tôt prêtes à prendre la mer au printemps, car ce havre, de même que le Havre-aux-Maisons, devient libre de glaces bien avant celui du Havre Amherst, à cause des forts courants de marée qui y passent.

Malgré cela, les glaces étaient si solides dans ces havres qu'elles ne se brisèrent que sous l'effet des gros vents et de la température élevée de quelques chaudes journées du mois d'avril, mais trop tard pour permettre aux goëlettes de prendre la haute mer à temps pour avoir la chance de faire de bonnes chasses—et il fallut même scier de grands morceaux de glaces pour se frayer une route vers la pleine mer : c'était vers la fin d'avril.

Rendus sur les lieux ordinaires de chasse, ils ne purent trouver de grandes banquises ou bien celles qu'ils virent ne contenaient plus que quelques bandes peu nombreuses de loups-marins. Ajoutons à cela les mauvais temps, les tempêtes accompagnées de neige et nous aurons les causes du peu de succès de cette chasse.

Mais un malheur encore plus grand qu'un manque de succès devait frapper deux de ces bâtiments, "l'Emma" appartenant à Wm. Johnstone, avec un équipage de 10 hommes, et la "Breeze" appartenant à Germain Sire, ayant aussi un équipage de 10 hommes—(en tout 20 marins, dont 13 mariés, laissant dans un état de gêne 13 veuves et 45 orphelins) périrent corps et bien, dans le golfe en faisant la chasse aux loups-marins.

Je n'ai pas besoin de faire remarquer que ces expéditions au milieu des glaces du golfe (à une époque de la saison où les tempêtes et les ouragans sont fréquents) avec des bâtiments d'un léger tonnage et qui souvent n'ont pas la solidité nécessaire, ne se font pas sans de grands dangers. Mais les marins qui luttent sur ces frêles vaisseaux contre les éléments, sont tous aguerris aux travaux de ce rude métier et joignent la prudence à la plus grande hardiesse : ce sont de forts hommes de mer dont le Canada peut se glorifier et le gouvernement doit faire tout en son possible pour les encourager, et par tous les moyens augmenter leur nombre si c'est possible.

On peut voir en consultant les appendices que le port d'Amherst a équipé cette année pour cette chasse 9 goëlettes, et le Havre-aux-Maisons 16, du tonnage collectif de 1048 tonneaux, montées par 250 hommes.

Les premières ont rapporté 390 loups-marins et les dernières 1,263 en tout 1,633 seulement. En 1863, cette chasse avait produit 3,959 loups-marins, en 1862 9,194 et en 1861, 2,750.

Ces chiffres sont instructifs et démontrent que cette industrie dont l'importance ne peut-être contestée pour notre pays, est assez incertaine dans ses produits, mais elle n'en mérite que plus pour cela toute la sollicitude du gouvernement.

Pêche du Hareng.

La pêche du hareng se fait aux Iles-de-la-Madeleine et particulièrement dans la Baie de Plaisance depuis la fin d'avril jusqu'au commencement de juin. Ce poisson y vient

pour y remplir l'importante fonction de la reproduction de son espèce—et à voir les bancs de poisson qui se pressent sur les côtes et les millions d'œufs que les vagues ont rejeté sur les rivages après de fortes tempêtes, on voit que cet acte s'accomplit sur une échelle immense de manière à ne pas faire craindre que leur espèce s'éteigne, quelque pêche considérable que l'on en fasse, pourvu toutefois qu'on leur donne autant de facilité que possible de s'approcher des côtes qui présentent les conditions les plus favorables pour la réception et l'éclosion du frai. Et c'est pour obtenir cet objet de grande conséquence que les règlements de pêche qui concernent les Iles-de-la-Madeleine pourvoient à ce qu'il ne soit pas tendu de filets dans une partie de la Baie de Plaisance et qu'en outre, ceux qui ont le droit d'y être, soient placés au moins à cent pieds les uns des autres.

Les bancs de hareng approchent presque toujours en quantité immense les côtes et les rivages des Iles-de-la-Madeleine ; mais il ne s'ensuit pas de là qu'il s'y fasse toujours une pêche fructueuse de ce poisson, car beaucoup de circonstances influent pour en déterminer le succès, mais ce sont principalement les gros vents qui soulèvent une forte houle près des rivages qui sont les obstacles contre lesquels nos pêcheurs ont le plus à lutter. En effet sans beau temps et une mer unie, il est impossible de jeter la seine avec avantage. De plus les harengs ne s'approchent guère des côtes en grand nombre que lorsque la mer est belle et on a remarqué qu'ils choisissent de préférence la nuit pour l'accomplissement de l'acte générateur.

Dans les circonstances les plus favorables et lorsqu'il se trouvait au Havre Amherst un grand nombre de goëlettes munies de grandes seines, la pêche du hareng a donné des produits immenses aux Iles-de-la-Madeleine, et l'on peut voir en consultant mes rapports qu'on a enregistré jusqu'à 70,000 barils de hareng, comme ayant été pris aux Iles-de-la-Madeleine soit par les pêcheurs étrangers soit par les nôtres.

Au printemps, depuis quelques années et surtout depuis la guerre américaine, ce poisson qui à cette époque est maigre, il est vrai, mais qui se conserve très bien, même dans les pays chauds, n'est plus recherché sur les marchés de l'Amérique Britannique et aux États-Unis, il se vend à très-bas prix et voilà pourquoi les armements pour cette pêche ont été moins considérables qu'autrefois.

Cette année, en outre des glaces qui ont empêché les bâtiments d'arriver aux Iles-de-la-Madeleine en temps propice, ceux qui s'y sont livrés, au nombre d'une dizaine, n'ont obtenu que des résultats insignifiants, peut-être 1500 barils en tout, ce qui fait avec 1500 barils pris au filet et à la seine par les habitants des îles, un montant de 3,000 barils, étant les produits entiers de cette pêche pour l'année, tandis qu'en 1863, ils étaient de 26,550 barils ; c'est un grand manque de succès, dont la cause a été indiquée plus haut, et aussi dans le corps du rapport.

Espérons que l'année prochaine, nos pêcheurs seront plus heureux et qu'une pleine réussite viendra couronner tous les efforts de leurs travaux comme ils le méritent.

Pêche du Maquereau.

La pêche du maquereau de printemps commence en général aux Iles-de-la-Madeleine vers les premiers jours de juin. Elle se fait avec des filets placés dans la Baie de Plaisance et aux environs.

Elle ne dure malheureusement tout au plus qu'une dizaine ou une quinzaine de jours. C'est pendant le temps du frai seulement que nos pêcheurs peuvent s'y livrer avec des filets, alors que les maquereaux sont réunis en bancs dans la baie et qu'ils profitent de la nuit pour s'approcher des côtes et y déposer leurs œufs. Cette pêche rapporte quelquefois de bons profits, mais bien souvent aussi elle manque, surtout à cause des mauvais temps. On peut donc dire qu'en général elle est incertaine dans ses résultats.

Cette année elle a commencé un peu plus tard qu'à l'ordinaire, car le premier maquereau n'a été pris dans la Baie de Plaisance que le 6 juin ; elle s'est continuée jusque vers le 25 du même mois, et elle a fourni des produits qu'on peut évaluer à 900 barils. On sait que le maquereau pris à cette époque est maigre et ne compte que pour la deuxième et la troisième qualité.

Pêche de la Morue.

Cette pêche, une des principales ressources des habitants des îles se pratique depuis le commencement de mai jusqu'à la fin d'octobre près des côtes et sur les bancs qui les

avoisinent. Voici cependant les endroits où les morues se trouvent en plus grande abondance : La Baie de Plaisance, la côte sud de l'Île Amherst, le voisinage du Corps-Mort, la côte ouest de l'Île Grindstone, la côte nord-ouest de la Grosse-Île, les environs de l'Île Bryon et des Rochers-aux-Oiseaux, et les eaux qui baignent les côtes est de l'Île Allright et l'Île d'Entrée.

La morue suit de près l'arrivée des harengs dans la Baie de Plaisance et elle ne tarde pas à se répandre tout autour des îles. Mais c'est au sud de l'Île Amherst, au Corps-Mort, et au large de l'Étang-du-Nord qu'elle est plus abondante au commencement de la saison. C'est aussi à cette époque qu'elle s'approche le plus près des rivages pour déposer ses œufs en quantités innombrables, sur les fonds que leur instinct leur fait choisir de préférence à d'autres, parce que sans doute ils offrent de meilleures conditions, tant pour leur conservation que pour leur éclosion. Cela n'empêche pas cependant qu'une grande partie de ces œufs seulement viennent à maturité et produisent de petites morues que l'on voit quelques mois plus tard en nombres immenses, nager dans les anses, dans les havres et dans tous les endroits peu profonds où la providence leur fournit la nourriture qui leur convient, sous la forme de petits poissons, de crustacés, etc. Le reste devient la proie des poissons qui fréquentent ces parages et des morues mêmes ; car il n'est pas rare de trouver dans l'estomac des morues, des quantités de frai de leur propre espèce.

Une fois la reproduction accomplie, les morues s'éloignent un peu plus des côtes pour aller habiter des fonds peuplés de mollusques et de crustacés qui, avec des harengs, des capelans et d'autres petits poissons, composent leur nourriture habituelle. Mais une fois qu'elles sont affamées, elle n'ont pas même de pitié pour leurs semblables et dévorent les jeunes morues par deux, trois et même plus à la fois, comme on en obtient souvent la preuve en leur ouvrant l'estomac.

L'appât le plus ordinaire dont se servent les pêcheurs des îles pour la pêche de la morue, est le hareng, qu'ils prennent avec des filets. Mais quand ce poisson manque, ils le remplacent par des coquilles, appelées *coques* (*Mye arénacée*) qu'ils trouvent enfoncées dans les sables des barachois et des lagunes.

Le maquereau s'utilise aussi comme appât pendant l'été, mais dans l'automne ces divers poissons viennent à manquer et ils ont alors recours à un petit poisson, connu en Canada sous le nom de Barbeau, le Fundule des Naturalistes qu'ils se procurent dans les petits ruisseaux et au fond des barachois.

Les pêcheurs en bateaux se servent toujours d'appâts frais ; ceux qui pêchent en goelette sur les fonds, sont obligés très-souvent, lorsque les filets qu'ils tendent la nuit le long de leur bord ne leur ont rien rapporté, de faire usage de poissons salés (presque toujours des harengs) et mêmes des *coques* salées. Mais ces dernières ne tentent guère la morue que lorsqu'elle est très-affamée, et encore faut-il qu'en trempant dans l'eau quelque temps elles aient perdu en grand partie leur goût salé pour qu'elle se résolve à les avaler, malgré sa voracité bien connue.

On prend aussi la morue en apprêtant les lignes avec ce que les pêcheurs appellent le *gob*, c'est-à-dire l'estomac de la morue et même souvent avec de la viande de gibier de mer, goélands, Fous-de-Bassan, etc., etc.

Je ne dois pas oublier le maquereau dont la morue est très-friande ; et lorsque nos pêcheurs peuvent s'en procurer, ils réussissent aussi bien qu'avec tout autre appât.

En général la morue se tient dans les eaux qui avoisinent les Îles-de-la-Madeleine pendant toute la saison, mais en plus ou moins grande abondance selon que les poissons et les crustacés et mollusques, dont elle se nourrit comme je l'ai dit plus haut, y sont plus ou moins abondants. Il y a toutefois des exceptions à cette loi, car on a vu les harengs et les maquereaux affluer près des îles, sans qu'il s'y trouvât beaucoup de morue, mais c'est rare.

Le succès de la pêche à la morue ne dépend pas uniquement de la présence de ce poisson dans les eaux où l'on veut pratiquer cet art, il faut aussi que les pêcheurs aient pu se procurer de bons appâts frais ou de la bonne *boitte*, comme disent les hommes de métier, et de plus (ce qui est très-essentiel) que le beau temps leur permette de lancer leurs bateaux à l'eau, de se rendre aux endroits où il y a le plus de chance pour eux de trouver de la morue et de tenir la mer jusqu'à ce que les travaux de la journée soient terminés. Les gros vents qui soulèvent toujours une mer houleuse autour des îles et rendent l'approche des côtes très-dangereuse pour les embarcations, sont les plus grands obstacles contre les-

quels ces pêcheurs ont à lutter dans leurs opérations journalières. Bien des fois vous les voyez rendus sur les *fonds*, le jour ne fait que de commencer à paraître, le ciel est serein, la mer est unie, la morue abonde et mord bien aux appâts, enfin tout semble faire espérer à ces hommes de mer une belle moisson sous forme d'une ou même de deux batelées de poissons. Mais quelques heures se sont à peine passées que la brise de nuit a fait place au vent du large qui ne tarde pas à souffler avec violence, la mer se fait bien vite ; bien souvent les courants ou les marées qui viennent en sens contraires la rendent plus mauvaise encore et les pauvres pêcheurs sont obligés de regagner au plus tôt avec difficulté et en courant de grands dangers bien souvent, les rivages d'où ils n'étaient partis que depuis quelques heures, bercés des plus belles espérances qu'un vent inopportun vient de changer en fâcheux déappointements et en amères déceptions.

Aussi les meilleures années de pêche d'été et surtout d'automne, sont celles où les gros vents et les tempêtes sont les moins fréquents et de moins longue durée. La saison de 1863 par exemple, a été une des plus belles que nous ayons eues depuis très longtemps dans le golfe, la morue abondait, les appâts étaient assez aisés à se procurer, aussi la pêche de ce poisson a-t-elle été une des plus abondantes qu'on ait vu depuis très longtemps, ayant produit 12,350 quintaux contre 9,170 quintaux pour cette année, 8,270 pour l'année 1862, et 9,134 pour 1861.

On voit que cette année il y a une diminution de près d'un quart sur les produits de l'année précédente. C'est dû d'abord à ce que la morue n'a pas paru sur les côtes aussitôt qu'en 1863 et aussi qu'elle a été moins abondante. Mais ce qui a le plus nui au succès de cette pêche, c'est certainement les mauvais temps, c'est-à-dire les gros vents dont la fréquence et la durée extraordinaires ont contraint nos pêcheurs à passer pendant la meilleure saison, un grand nombre de jours à terre, les bateaux tirés à sec sur les rivages sans qu'il fut possible aux plus braves d'entre eux de songer à se mettre à la mer. Et c'est ainsi qu'ils se sont trouvés dans l'impossibilité de puiser dans les eaux poissonneuses qui baignent leurs côtes, toutes les ressources qu'ils avaient droit d'en attendre.

Toutefois le prix élevé auquel s'est vendue la morue les a grandement dédommagés cette année des pertes que leur a fait subir le mauvais temps. Cet été plusieurs goëlettes du Havre Amherst et du Havre-aux-Maisons ont essayé la pêche de la morue sur les bancs, mais les mêmes causes qui ont nui à la pêche en bateaux, ont aussi exercé une influence fâcheuse sur les résultats de leurs opérations et je n'estime leur produit à guères plus de 400 quintaux de morue. On constate cette année, la présence d'un plus grand nombre qu'à l'ordinaire d'aigrefin (Haddock) sur les côtes des Iles-de-la-Madeleine et surtout à l'Étang-du-Nord. Ce poisson très excellent frais, ne fait que des préparations médiocres à l'état salé et n'obtient qu'un peu plus des trois quarts de la valeur de la morue séchée de première qualité. Une quarantaine de goëlettes américaines, une trentaine de la Nouvelle-Écosse, principalement de Chéticamp, dans l'île du Cap Breton et 11 goëlettes françaises se sont livrées à la pêche de la morue sur les *grands fonds*, jusqu'à la distance de 20 à 25 milles des îles, avec des chances variées. En général, elles n'ont pas eu beaucoup de succès.

La pêche du Maquereau d'été.

Les bancs de maquereau, après avoir accompli l'acte reproducteur près des côtes des Iles-de-la-Madeleine, et principalement dans la Baie de Plaisance, gagnent les eaux profondes pour y chercher la nourriture dont ils ont besoin alors pour se remettre de l'état d'épuisement et de maigreur, résultat inévitable d'une si grande perte de substance qu'ils viennent de faire sous forme d'œufs chez les femelles et de laitance chez les mâles. Au milieu ou plutôt à la fin de juillet, ils ont déjà repris beaucoup de chair et de graisse, mais c'est plus tard, dans l'automne, qu'ils sont en plus belle condition et c'est alors qu'ils obtiennent le plus grand prix, surtout aux États-Unis, où les populations savent l'apprécier à sa juste valeur.

Je ne m'étendrai pas sur la pêche que l'on fait de ce poisson à la ligne, j'en ai déjà parlé au long dans mon rapport de 1859. Il me suffira de dire que le maquereau a été en général abondant à l'entour des Iles-de-la-Madeleine pendant une grande partie de la saison et que nos pêcheurs qui ne se livrent que depuis quelques années à cette pêche que leur ont appris les Américains, ont réussi mieux que les années passées, mais elle est bien loin encore d'atteindre les proportions et l'étendue de nos autres pêches, on l'a toujours négligée

et on la négligera encore. On ne paraît pas en comprendre toute l'importance en Canada. Aucuns de nos pêcheurs ne s'y livrent spécialement comme chez nos voisins, nous n'avons pas encore connu une seule goëlette pour cette pêche dans notre pays.

Les bateaux des Iles-de-la-Madeleine qui s'en occupent ont pris environ 1400 barils de ce poisson. C'est plus que les années passées, car en 1863, les pêches de maquereau de printemps et d'été réunies n'avaient produit que 1,000 barils, celles de 1862, 943 barils, et celles de 1861, 1271.

Mais qu'est-ce à mettre en parallèle avec les produits de cette pêche d'été par les goëlettes américaines dans nos propres eaux où les traités leur accordent les mêmes droits que les sujets britanniques ?

De 250 à 300 de ces goëlettes bien équipées et les meilleures voilières du monde ont pratiqué autour des Iles-de-la-Madeleine (sans s'en écarter de plus de 18 à 20 milles) cette pêche avec succès. Quelques-unes même ont fait plusieurs voyages.

A compter au plus bas, ces bâtiments ont dû rapporter dans leurs ports d'armement au moins 100 barils chacun en moyenne, c'est probablement plus, ainsi voilà de 25,000 à 30,000 barils de maquereau d'une valeur de \$250,000 à \$300,000, pris sur nos côtes ou dans les eaux qui les avoisinent et sous nos propres yeux et je le répète : pas un de nos armateurs, pas un de nos grands marchands de poisson n'a encore armé un seul bâtiment pour cette pêche. Il me semble pourtant qu'ils y aurait de bons bénéfices à faire, quoi qu'il soit vrai de dire que les pêcheurs américains ont certainement plus d'avantage que les nôtres, puisqu'ils peuvent employer pendant l'hiver sur leurs propres côtes à la pêche de la morue, de l'aigrefin (Haddock) et du fletau, leurs goëlettes, tant celles qui ont servi à la pêche de la morue qu'à celle du maquereau pendant l'été dans le golfe St. Laurent, lorsque les nôtres ont à subir un hivernage forcé de cinq mois au moins dans nos ports, que les glaces ont fermés à la navigation.

RECAPITULATION.

Produits des différentes pêches de cette division.

Chasse au loup-marin.

6,000 loups-marins tués par les habitants sur les glaces à \$3 par loup-marin.....	\$18,000.00
1,633 loups-marins tués par les équipages des goëlettes à \$6 par loup-marin.....	9,798.00

Pêche du hareng.

1,500 barils de hareng à \$2 par baril.....	3,000.00
---	----------

Pêche du maquereau de printemps.

900 barils à \$6 par baril.....	5,400.00
---------------------------------	----------

Pêche de la morue.

9,170 quintaux à \$3.60 par quintal.....	32,944.00
5,811 gallons d'huile de foie de morue à 55 centins par gallon.....	3,196.05

Pêche du maquereau d'été.

1,400 barils de maquereau à \$10 par baril.....	14,000.00
---	-----------

Huile de baleine.

360 gallons à 70 centins.....	252.00
-------------------------------	--------

Total	\$86,590.05
-------------	-------------

DEUXIÈME DIVISION.

Cette division renferme 354 milles d'étendue de côtes maritimes et fluviales et se trouve comprise dans les comtés de Bonaventure, de Gaspé et de la partie orientale du comté de Rimouski, depuis la Pointe Maguacha jusqu'à l'Île St. Barnabé, et sur ces 354 milles de côtes, 72 se trouvent dans la Baie des Chaleurs, dont ils forment la côte Nord ; 52, y compris la Baie de Gaspé, dans le golfe St. Laurent, et le reste, c'est-à-dire 230 milles, forment la côte méridionale du fleuve St. Laurent, d'après le capitaine Bayfield et d'autres hydrographes. Mais les commissaires, agissant en vertu du Traité de Réciprocité,

ont décidé que le fleuve ne commence qu'au Cap-de-Chatte au lieu du Cap Gaspé—et dans ce cas, il faudra ajouter 124 milles de côtes de plus sur le golfe et il n'en resterait que 80 milles sur le fleuve.

Ces côtes toutes poissonneuses ne manquèrent pas d'attirer l'attention de Jacques Cartier et de ceux qui le suivirent dans le golfe St. Laurent et il ne s'écoula pas un grand nombre d'années après la découverte du Canada, avant que les Français y fondèrent des établissements de pêche à la morue qui employaient beaucoup de monde et de navires et fournissaient au commerce des produits importants. Ceux de Percé, du Bassin de Gaspé et de Mont-Louis paraissaient avoir été les plus considérables et les plus prospères.—On ne sait pourtant pas grand'chose de leur histoire, sinon que ces établissements furent visités et détruits plusieurs fois par des vaisseaux de guerre anglais; mais ils purent se relever de leur ruine.—Pour donner un asile sûr aux navires employés au commerce et aux pêcheries en temps de guerre, les Français avaient fortifié l'entrée du Bassin de Gaspé et on voyait encore il y a quelques années les restes des ouvrages qu'ils avaient élevés sur le cap, appelé Fort Ramsay.

Dans la rivière Ristigouche, la pointe nommée batterie conserve aussi des vestiges de travaux de défense, que des équipages de vaisseaux français et des détachements de soldats français échappés au désastre de Louisbourg, y avaient érigés pour se défendre contre une flotte victorieuse de vaisseaux anglais qui les poursuivaient.

Mais malgré cela, ils ne purent tenir longtemps, la batterie fut tournée et prise et plusieurs frégates et corvettes qui avaient remonté le fleuve au-delà de la Pointe-aux-Sauvages pour y chercher un abri furent brûlées ou coulées à fond; on en voit encore les débris au fond de l'eau à marée basse, tandis que plusieurs de leurs canons, marqués à la fleur de lis servent maintenant à l'ornement de plusieurs propriétés des environs.

Avant la conquête, il s'était déjà formé quelques centres de population près des endroits qui offraient le plus de ressources au commerce et à la pêche, et Paspébiac dont la rade est de bonne tenue et bien abritée contre les vents qui viennent de la mer; Percé avec ses belles pêcheries, et le Bassin de Gaspé avec son excellent havre et sa belle rade qui peuvent contenir de 300 à 400 navires du plus haut bord, sont ceux qui à cette époque étaient les plus connus.

Après la cession du Canada et de ses dépendances par la France à l'Angleterre, les Français cessèrent entièrement d'envoyer des expéditions pour la pêche. D'un autre côté, les négociants et les armateurs de Québec ne paraissaient pas attacher un bien grande importance et une grande valeur aux pêcheries de la côte de Gaspé et ils négligèrent de relever de leur ruine les anciens établissements de pêche français dont la plupart avaient beaucoup souffert pendant la dernière guerre; et c'est à un marchand du nom de Charles Robin, venu de la petite Ile de Jersey sur la côte de Gaspé vers l'an 1773, qu'appartient l'honneur d'avoir compris mieux que personne ici toute la valeur de nos pêcheries et d'avoir fondé à Paspébiac d'abord, puis à Percé et à la Grande Rivière, sur la côte de Gaspé, des établissements de pêche qui non seulement subsistent encore et sont dans un état de grande prospérité, mais qui sont en outre les plus considérables de ce genre sur toutes les côtes du golfe.

Plus tard d'autres marchands de la même île, parmi lesquels nous citerons M. Jauvrain, fondèrent aussi des établissements de pêche dans la Baie de Gaspé, qui bientôt acquirent une grande importance; ils sont maintenant passés à la maison Fruing et Cie.

Cependant la population n'avait pas augmenté bien rapidement sur la côte de Gaspé, et les guerres de l'indépendance américaine et celle de 1812, étaient venues retarder son accroissement et avaient nui beaucoup au développement des pêches, en privant nos marchands de la facilité de transporter leurs poissons sur les marchés étrangers et en rendant leurs opérations de commerce incertaines.

Tous les ans pourtant quelques familles Canadiennes avaient quitté les vieilles paroisses de l'intérieur pour s'établir d'une manière permanente sur quelques points de la côte. C'est principalement la côte sud du bas du fleuve St. Laurent, depuis le Cap des Rosiers jusqu'à la Rivière-au-Renard inclusivement, puis Percé et la Grande Rivière, qui les avaient tentés le plus. D'un autre côté des émigrés Irlandais, Ecossais et Jersiais, attirés par l'aspect vraiment plein de grandeur de la côte de Gaspé, de ses pêcheries inépuisables et du sol presque partout très riche et fertile, la choisissaient pour la nouvelle patrie, les premiers s'établirent de préférence à Douglstown, à Percé et à Maria, tandis que les seconds s'en

allèrent ouvrir des terres qui sont maintenant les plus fécondes en produits de toute sorte, de tout le district de Gaspé, dans les townships de Hopetown et de New-Richmond. Tant qu'aux derniers ils se répandirent presque sur toute la côte. Et d'après Bouchette, la population de toute cette partie de nos côtes, n'était encore en 1830 que de 2,567 âmes pour le comté de Gaspé et de 5,110 pour celui de Bonaventure, quant à cette partie de la côte qui se trouve entre le Cap de Chatte et l'Île de St. Bernabé, il ne devait pas y avoir beaucoup d'habitants et probablement que leur nombre ne devait pas aller au-delà de 2,000 âmes.

Je dois signaler plusieurs des causes qui avaient porté le plus d'obstacles à l'accroissement plus rapide des établissements, tant ceux qui s'occupaient uniquement de pêche (ceux-ci étaient de beaucoup les plus nombreux), que ceux qui s'adonnaient à la culture du sol.

C'était le manque absolu de communications par terre, entre les divers centres de population et la longueur, la difficulté et l'incertitude de celles qui se faisaient par mer avec Québec. Car à l'époque dont je parle, les routes manquaient presque entièrement sur la côte de Gaspé dans toute sa longueur; et cette partie intéressante du Canada se trouvait en hiver tout-à-fait isolée du centre du pays et de l'action du gouvernement, car on ne pouvait y pénétrer qu'à pied, à travers les forêts, en se servant de raquettes. Mais l'attention du gouvernement avait été éveillée sur ce malheureux état de choses et des sommes nécessaires d'argent furent votées par le parlement et une route reliant tous les établissements fut ouverte depuis le haut de la Baie des Chaleurs jusqu'au Bassin de Gaspé; presque en même temps le chemin appelé Chemin de Kempt, unissait les bords de la rivière Kistigouche à ceux du fleuve St. Laurent. C'était une ère nouvelle pour ce pays: aussi ne tarda-t-il pas à faire des progrès rapides, et en 1850 le recensement donnait pour la population de cette partie du Bas-Canada le chiffre de 21,748 âmes.

En 1860, la population totale du district de Gaspé s'élevait à 27,169 et la partie du comté de Rimouski qui se trouve entre le Cap de Chatte et l'Île St. Bernabé, de pas moins de 10,000, ce qui fait en tout 37,169 âmes pour l'étendue des côtes dont la population n'allait pas à 10,000 en 1830: elle avait donc quadruplé dans l'espace de 30 ans. Mais elle augmente encore plus rapidement de nos jours grâce aux chemins de colonisation, qui permettent aux habitants qui apprécient les bienfaits de l'agriculture de s'établir à quelque distance des côtes, sur des terres qu'ils obtiennent de la couronne pour le prix modique de 20 centins l'acre; aux communications faciles qui existent maintenant par la voie des steamers entre les points principaux de la côte et Québec, grâce encore aux mesures de protection et d'encouragement que lui a si libéralement prodiguées depuis quelques années le gouvernement; et la prime accordée aux bâtiments engagés dans les grandes pêches et l'établissement du port franc de Gaspé n'en sont pas les moins vifs.

La côte de Gaspé est sans contredit la plus importante des côtes maritimes du Canada au point de vue des grandes pêches, surtout de celle de la morue, qui peut se pratiquer sur presque toute sa longueur. Il s'y fait en outre une pêche considérable de hareng dans la Baie des Chaleurs. Le maquereau est aussi quelquefois très abondant près des rivages; puis ses rivières, quelques-unes très considérables, nourrissent une certaine quantité de saumon et de truite.

En traitant de ces pêches, je commencerai par la pêche du hareng parce que c'est elle qui se fait la première, puis viendra la pêche de la morue, celle du maquereau, de la baleine etc., etc., et en dernier lieu celle du saumon et de la truite.

Pêche du Hareng.

Les harengs quittent tous les printemps, au dire de quelques naturalistes, les mers du nord, (d'autres prétendent que pendant l'hiver, ils n'ont fait que se retirer dans les parties profondes des mers qui avoisinent le golfe,) pour se répandre sur les côtes du golfe, poussés qu'ils y sont par le puissant aiguillon du besoin de reproduire leur espèce. Aussi comme je l'ai dit, ils arrivent en bancs immenses aux Îles-de-la-Madeleine; et si je parlais des côtes du golfe étrangères au Canada, je dirais aussi dans la Baie de St. Georges. Mais la Baie des Chaleurs et surtout la rive nord-est est un de leurs lieux de prédilection, car tous les ans on les y voit en nombre très considérable, depuis le commencement jusque vers la fin de mai, ils y viennent pour l'acte de la reproduction qu'ils accomplissent près des côtes, dans des endroits abrités des gros vents et où l'eau est peu profonde.

Le Port Daniel, Bonaventure, New Richmond, Maria et Carleton sont les lieux où ces poissons affluent davantage : aussi c'est là que nos pêcheurs en font les plus belles pêches, au moyen de filets tendus sur leur passage, quoiqu'on en prenne de certaines quantités, qui en général servent à faire des appâts pour la pêche de la morue et à la consommation journalière des habitants; sur tout le reste de la côte de Gaspé et pendant une grande partie de la saison.

Presqu'en même temps que les harengs apparaissent dans la Baie des Chaleurs et sur la côte de Gaspé, la rive du fleuve St. Laurent depuis Matane jusqu'à la Rivière-du-Loup, reçoit la visite d'une quantité immense de poissons de la même espèce mais d'une taille généralement plus petite ; et les habitants des rives du fleuve où ces poissons se présentent en plus grand nombre, en font au moyen de pêcheries à faseines, une pêche fructueuse dont les produits se vendent pour la plus grande partie, à l'état frais, dans les campagnes et sur le marché de Québec. Cette année, la pêche du hareng a été en général bonne dans cette division, car on a remarqué que sur les côtes du bas du fleuve St. Laurent, depuis le Cap-des-Rosiers jusqu'au Cap-de-Chatte, ce poisson avait été pendant toute la saison plus abondant qu'on ne l'avait vu depuis très longtemps, et les produits en sont comme suit :

Comté de Bonaventure.....	15,120 barils
Comté de Gaspé.....	2,545 “
Comté de Rimouski.....	5,842 “
	23,507 “
Valeur.....	\$41,172 00

NOTE.—Les Iles-de-la-Madeleine quoique faisant partie du comté de Gaspé ne sont pas incluses dans ces montants.

Pêche de la Morue.

La pêche de la morue sur la côte de Gaspé, constitue à elle seule une de nos plus grandes industries maritimes. En effet, elle occupe près de 4000 pêcheurs, sans compter beaucoup de femmes et d'enfants qui travaillent à la préparation de la morue à terre, donne de l'emploi à plus de cent navires, montés par 8 à 900 marins, et ses produits si estimés sur les marchés étrangers ont fait surgir et entretiennent des opérations de commerce intérieur et extérieur, qui requèrent des capitaux pour un montant très considérable, qu'on peut estimer sans exagération à plusieurs millions de piastres. On n'a qu'à parcourir cette côte, soit par terre soit par mer, pour y voir ses nombreux établissements, dont plusieurs sont montés sur le plus grand pied possible et emploient des centaines d'hommes chacun, et qui tous sont bien entretenus, pour s'assurer de la vérité de ce qu'avance—

Les pêcheries sont abondantes et pour ainsi dire inépuisables. On peut dire qu'elles s'étendent depuis le fond de la Baie des Chaleurs, le long de tous les rivages jusqu'à Métis et quelquefois jusqu'à l'Île de St. Bernabé. Mais il est des lieux où les morues semblent se plaire davantage et où par conséquent on les trouve en plus grand nombre qu'ailleurs, parceque c'est là aussi que les petits poissons et les mollusques et crustacés qu'elle poursuit sans cesse, se rassemblent en bancs plus considérables et qu'ils y demeurent plus longtemps ; ces lieux sont : les eaux qui baignent les rivages de New-Port, de la Grande Rivière, de l'Anse-du-Cap, de Percé, de l'Île-de-Bonaventure, de la Pointe-St.-Pierre, de la Grande-Grave, de l'Anse-aux-Griffons, de la Rivière-au-Renard et du Grand-Etang.

C'est ordinairement Percé et les lieux du voisinage qui reçoivent la première visite de la morue le printemps, en général sur la fin d'avril et quelques jours seulement après l'arrivée du hareng dont elle se refait alors. Environ une semaine plus tard, on la voit apparaître sur toute la côte de la Baie des Chaleurs.

C'est vers le 15 mai qu'elle se montre près des rivages depuis le Cap-des-Rosiers jusqu'à Cap-de-Chatte, et depuis cette endroit jusqu'à Matane et Métis entre le 1er et le 18 de juin. Mais il ne faut pas prendre ces chiffres à l'absolu, car la venue de ce poisson peut être avancée ou retardée par des causes générales et particulières qu'il nous est impossible de bien connaître et qui influent beaucoup sur les phénomènes de l'immigration périodique de tous les poissons de mer qui ont l'habitude de vivre en troupes et à la haute mer, vers les eaux moins profondes et plus chaudes des côtes, presque toujours dans le but de pourvoir à la reproduction de leur espèce en lieux sûrs, et là où leur instinct les pousse.

Une fois que la morue a paru dans chaque endroit, la pêche commence et l'appât pour la ligne se compose du hareng que les pêcheurs prennent dans des filets qu'ils tendent exprès la nuit. Mais au bout de quelques semaines, les harengs semblent diminuer près des côtes et se retirer au large et avec eux la morue. Bientôt cependant cette dernière reparaît, bien souvent plus abondante qu'avant, à la suite de ce beau et bon petit poisson appelé capelan, qui joue un rôle si important dans nos pêcheries de morue.

La pêche reprend vigueur et se continue ainsi jusque vers la fin de juin, temps auquel les capelans disparaissent pour ne plus revenir pendant toute la saison. Et les appâts manqueraient pour la pêche de la morue si le capelan n'était remplacé par une espèce de hareng appelé par nos pêcheurs : hareng d'été, qui continue à habiter près des côtes en plus ou moins grande abondance jusque vers la fin de la saison. Puis vient le maquereau entre le 10 et le 20 de juillet, dont la morue est aussi très friande. L'encornet, ce mollusque si curieux à cause de sa forme étrange et de la liqueur noire qu'il lance sur ses ennemis, comme moyen de défense, se montre en troupeau, généralement la nuit, près des rivages depuis New-Port jusqu'au Cap de Gaspé vers le 10 juillet et depuis le Cap de Gaspé jusqu'au Cap-de-Chatte et jusqu'à Matane entre le 15 et le 20 juillet. C'est un des appâts qui attire le plus la morue, et souvent nos pêcheurs peuvent se le procurer en le pêchant vers le soir et la nuit avec des instruments appelés *turbittes* jusqu'à la fin de la saison. Enfin la truite, le fundule, appelé choquemort sur la côte de Gaspé et les *coques* servent d'appâts vers l'automne lorsque les autres poissons manquent. L'éperlan, ce délicieux poisson qu'on trouve à l'embouchure de la plupart des rivières de la côte de Gaspé est aussi utilisé souvent pour le même objet.

Cependant, malgré cette variété d'appâts, il arrive souvent pendant la saison que nos pêcheurs en manquent et alors cesse la pêche de la morue, car pas d'appâts, pas de pêche ; la morue serait-elle plus abondante que jamais on l'ait vue près des côtes. Toutefois, on peut dans ce cas avoir recours à un instrument de pêche appelé faux. Lequel consiste en un poisson d'étaï fin bien luisant, imitant en général un capelan attaché par la queue à une ligne ordinaire et de la bouche duquel sortent deux hameçons placés dos à dos. La morue attiré par l'éclat métallique de cet appareil, afflue vers le lieu où se tiennent les pêcheurs et ceux-ci en agitant leurs lignes dans l'eau réussissent à en accrocher un certain nombre, tantôt par une partie du corps, tantôt par une autre. Néanmoins on pratique rarement cette manière de pêcher sur la côte de Gaspé, car elle est fatigante et ne rapporte pas beaucoup.

Les produits de la pêche de la morue sur les côtes de la division dont je m'occupe en ce moment, n'ont pas été très bons : ils sont moindres que ceux des années passées et la raison, c'est que ce poisson n'y a pas été aussi abondant que d'habitude, surtout sur la côte sud du fleuve St.-Laurent, depuis le Cap-des-Rosiers en amont et particulièrement depuis Matane jusqu'à Métis où il a manqué presque entièrement.

Cependant, sur plusieurs points de la côte, surtout entre Ste. Anne-des-Monts et Matane, la quantité de morue prise cette année a égalé ou même dépassé celle prise l'année dernière parce qu'un nombre plus grand de pêcheurs se sont livrés à cette pêche. Le tableau des appendices du comté de Rimouski fera voir dans quelle proportion l'augmentation des bateaux de pêche dans ces différents endroits a eu lieu cette année—et on calcule qu'il s'en construira à Matane seul plus de 100 nouveaux pour l'année prochaine.

Quant aux appâts, ils ont été abondants, car si le capelan, le maquereau et l'encornet ont pu faire défaut quelque part, les harengs d'été, dont on n'avait vu depuis très longtemps une aussi grande affluence dans les eaux qui baignent la côte de Gaspé, se trouvaient à la portée des pêcheurs et pourvoient aux besoins de la pêche.

D'après les renseignements les plus sûrs que je me suis procurés des gardes-pêche, des pêcheurs eux-mêmes et des armateurs, il a été pris sur toutes les côtes de cette deuxième division :

111,682.....	quintaux	de morue.
690.....	do	d'aigrefin (haddock.)
367.....	do	de barbue.
En 1863, les mêmes produits se sont repartis ainsi :		
117,292.....	quintaux	de morue.
982.....	do	d'aigrefin.
504.....	do	de barbue.

C'est alors une diminution sur l'année dernière de 6,039 quintaux seulement. On voit par là que l'excédant du nombre de bateaux de cette année sur celui de l'année dernière a bien compensé la médiocrité de la pêche dans cette division :

Mais comme la morue a obtenu cette année un prix plus élevé que l'année dernière, il s'ensuit que la valeur de ces produits est de \$405,223.20
et celle de 1863 de \$354,848.00

Excédant celle de 1863 de \$40,375.20

Les armateurs et négociants de la côte de Gaspé, en outre des pêches qui se font dans cette division, s'occupent aussi d'envoyer sur la côte nord du fleuve et du golfe St.-Laurent et même à l'île d'Anticosti, des expéditions de pêche dont les produits viennent encore alimenter leur commerce et voilà pourquoi on voit plus de grands établissements et plus de maisons de commerce sur cette partie de nos côtes que partout ailleurs.

C'est surtout dans les havres ou sur de bonnes rades que les plus considérables de ces établissements sont situés. Ainsi le havre du Bassin de Gaspé, n'en renferme pas moins d'une dizaine, dont les plus considérables sont ceux de MM. Jean Le Boutillier, Fruing et compagnie, John et Elias Collas, Lowndes et frères, etc., etc.

La maison Robin et compagnie, Le Boutillier et frères et Jean Le Boutillier, Le Brun, en ont de très beaux sur les rades de Percé et de l'île Bonaventure. Mais c'est à Paspébiac que les maisons Robin et compagnie et Le Boutillier et frères étalent aux yeux des voyageurs étonnés d'apercevoir de si beaux édifices dans cette partie reculée du pays, les plus beaux et les plus grands établissements de pêche. Et c'est de cette rade, qui est aussi un port d'entrée, qu'est exportée la plus grande quantité de morue séchée, à l'étranger.

Le Bassin de Gaspé qui est le seul bon port que nous possédions sur la côte, où se porte toute la morue des côtes environnantes pour être de là transportée à l'étranger, reçoit un grand nombre de navires qui lui donnent un mouvement commercial important et le tableau suivant indiquant le nombre des vaisseaux que je trouvai dans ce port le 22 octobre, pourrai donner une idée en général des affaires qui s'y font.

VISITE du port du Bassin de Gaspé, 22 octobre 1864.

Nom du bâtiment.	Nom du capitaine.	De quel port venu.	Tonneaux.	Observations.
Barque "Alice Jane".....	Thomas Le Gros..	Jersey	215	Avec cargaison générale.
Brick "Canada".....	P. Horman	do	156	Prenant de la morue pour le Brésil.
do "Harmony".....	R. Bertran.....	Terreneuve.....	137	Chargeant de la morue sèche.
do "Brothers".....	John Vibert.....	Pointe St. Pierre.	173	Prenant de la morue pour le Brésil.
Brigantin "Shamrock".....	A. Haquouil.....	Cadix	136	Avec cargaison de sel.
do "Hibernica".....	J. W. Alexander..	Londres	165	Charge de la morue pour l'Espagne.
do "Ste. Anne".....	J. Le Gresley.....	Bahia	150	Chargeant huile et morue.
Goëlette "Chance".....	Thomas Vibert...	New York.....	139	Avec cargaison générale.
do "Orion Lass".....	J. C. Stone.....	Cadix	105	Avec cargaison de sel.
do "Marie Louise".....	Germain Dione..	Grande Vallée....	52	Avec morue.
do "Marie Emma".....	Alexis Dupré... .	St. Thomas	51	Cabotage.
do "Wolverene".....	F. Adams.....	Percé.....	40	
do "Admiration".....	Joseph Tripp.....	Côte du Labrador	46	Avec 155 barils huile de baleine.
do "Village Belle".....	Edw. Adams.....	Percé.....	40	Cabotage.
do "Lady Burton".....	J. Morrissette ..	Métis.....	25	Avec cargaison de morue sèche.
do "Flying Fish" ...	Robert Pye	Rive nord du St. Laurent	36	Cabotage avec morue.
do "Rambler".....	C. Davis.....	Côte du Labrador	51	Avec huile de baleine.
do "Primrose".....	J. Renouf.....	Shelldrake	73	Avec morue sèche.
do "Cornet".....	J. I. Corb.....	Cadix	72	Avec cargaison de sel.
do "Violet".....	H. Suddard.....	Québec	37	Avec cargaison générale.
do "Mermmaid".....	Jos. Morin.....	Mont-Louis.....	46	Avec morue sèche.
do "G. Tilton".....	Wm. Redolph.....	Halifax.....	65	Avec marchandises.
do "Arthur".....	J. Tonzel.....	Rivière St. Jean..	13	Avec cargaison de morue sèche.
do "Undaunted".....	J. Howl.....	Pointe St. Pierre.	44	Cabotage.
do "Highland Jane"....	J. Ascah.....	Québec	64	Cargaison générale.
		Total.....	2131	

Je ne dois pas non plus oublier de mentionner les améliorations qui se sont faites dans ce port depuis quelques années, et dont beaucoup datent de l'établissement du *port franc* : Ce sont d'abord de grands magasins capables de contenir une grande quantité de morue, puis des quais solidement construits où peuvent accoster des bâtiments d'un tirant d'eau variant depuis 8 jusqu'à 14 pieds d'eau et même plus comme le fera voir le tableau suivant :—

MAGASINS À MORUE DANS LE BASSIN DE GASPÉ (côte sud).

(En commençant à l'entrée du Bassin.)

Nombre de magasins	Appartenant à	Pouvant contenir
1	John LeBoutillier.....	15,000 quintaux de morue sèche.
1	“ “	2,000 “ “
1	“ “	50,000 “ “
1	Fruing et compagnie.....	5,000 “ “
1	“ “	2,000 “ “
1	“ “	3,000 “ “
1	“ “	10,000 “ “
1	John LeBoutillier.....	2,000 “ “
1	“ “	4,000 “ “
1	“ “	15,000 “ “

Magasins à provisions, mais pouvant servir à mettre de la morue.

(Côté nord du Bassin, en commençant à la Pointe.)

1	Lowndes, Brothers.....	3,000 quintaux de morue sèche.
1	William Hyman	3,000 “ “
1	J. et E. Collas.....	15,000 “ “
1	George Dumaresq	3,000 “ “
1	J. et E. Collas.....	3,000 “ “
1	“ “	3,000 “ “
1	James Richard.....	3,000 “ “
1	“ “	3,000 “ “
1	Nicolas Dumaresq	3,000 “ “
1	“ “	800 “ “

147,800

QUAIS DANS LE BASSIN DE GASPÉ.

Nom des propriétaires.	Nombre de quais.	No. de vaisseaux pouvant y accoster et décharger en même temps.	Combien de pieds d'eau il y a à mer basse à chacun de ces quais ?	Observations.
Nicolas Dumaresq..	1	3	12	Côté nord du Bassin, en commençant par l'ouest.
J. Perchard	1	2	8	
J. et Elias Collas...	1	3	12	Venant d'être commencé. Côté sud du Bassin.
do	1	2	14	
John Eden.....	1	1	12	
Joseph Eden	1	3	12	
William Carter	1	3	12	
John Vibert	1	.....	6
John Shorb	1	1	6	
John Le Boutillier..	1	3	18	
do	1	5	12	
Fruing et Cie.....	1	5	12	
John Le Boutillier..	1	3	10	
Total.....	13	34	

Percé est une rade foraine où les vaisseaux de tous les tonnages peuvent s'abriter des vents, depuis la partie du sud-ouest en tournant par l'ouest jusqu'à la partie du nord, dans deux anses appelées l'une : Anse du sud-ouest et l'autre l'Anse du nord-ouest. Mais avec les vents du large, on ne peut y tenir. De plus on est obligé d'y mouiller par les 12, 15 et même 20 brasses d'eau, si on ne veut pas se mettre trop près des côtes.

A l'Île de Bonaventure, on trouve un abri contre les vents d'est et de sud-est. Les établissements situés sur cette rade ont des magasins et hangars capables de recevoir de 50 à 60 mille quintaux de morue et en outre, d'immenses sécheries pour la morue.

La rade de Paspébiac est fermée aux vents depuis la partie de l'est en tournant par le nord jusqu'à la pointe du nord-ouest. Les vents d'ouest, de sud-ouest et de sud soufflent en plein dedans, mais ce n'est qu'en automne, lors des grandes tempêtes, qu'ils sont dangereux ; car la tenue y est très-bonne, et un vaisseau bien mouillé ne peut chasser sur ses ancres, les chaînes cassent plutôt.

Il y a deux quais dans cette rade, l'un appartenant à la maison Robin, et l'autre à la maison LeBoutillier et Frères. Les goëlettes les accostent de beau temps et avec des vents de terre, à part les gros navires qui y seraient exposés à des avaries s'il arrivait une saute de vent du large.

Les hangars et magasins de ces deux maisons sont immenses et très-bien tenus. On peut facilement y emmagasiner de 100 à 120 mille quintaux de morue.

Le cadre nécessairement rétréci que je dois donner à ces remarques ne me permet pas de parler d'autres lieux de morillage sur les côtes, comme l'Anse-aux-Griffons, la Malbaie, l'Anse-du-Cap, le Port Daniel, la Baie de New Richmond et Carleton où l'on voit de beaux établissements de pêche et de commerce de bois.

Pêche du Maquereau.

Ce poisson qui se montre sur la côte de Gaspé vers le 5 et le 10 de juillet et qui remonte le fleuve St. Laurent jusque vers le Cap-de-Chatte, donne lieu à une pêche qui n'a pas acquis dans cet endroit toute l'importance qu'elle mérite. Car à part une certaine quantité qui sert à amorcer les lignes à morue, il ne s'en prend pas par nos pêcheurs plus de 558½ barils. Il faut dire aussi que ses migrations d'un point à un autre de la côte pendant l'été, n'ont rien de fixe, et tantôt ils peuvent être abondants dans un endroit et tantôt dans un autre. Cependant il y a des années où ils sont très nombreux sur cette côte et des expéditions conduites avec vigueur et persévérance pourraient s'occuper de la pêche de ce poisson et en retirer de bons profits, comme font les pêcheurs américains.

Pêche de la Baleine.

J'étais en peine de savoir dans quelle division placer la pêche de la baleine, car si elle se fait un peu et quelquefois sur la côte de Gaspé, c'est plutôt sur les côtes du Labrador que nos baleiniers vont exercer leur métier difficile et dangereux. Mais ces expéditions sortent toutes du Bassin de Gaspé et j'ai cru devoir en parler maintenant avant d'aborder le sujet des pêches de la troisième division.

La pêche de la baleine a occupé 8 goëlettes cette année. Elles étaient du tonnage collectif de 445 tonneaux et montées par 120 hommes.

Les lieux de chasse pour le plus grand nombre d'entre elles ont été les eaux du Détroit de Belle-Île, entre la côte du Labrador, depuis le Gros-Meccatina jusqu'à Bonne Espérance et la côte Nord-Ouest de Terre-Neuve depuis la Baie d'Igernachois jusqu'à Férolle, tandis qu'un est allé jusque sur la côte Sud de Terre-Neuve, dans la Baie Ste. Marie, tenter leur chasse.—Une autre sur la côte du Labrador, baignée par l'Atlantique.—Ces deux dernières, sans avoir bien réussi dans leurs voyages, ont pourtant rapporté plus de produits que les premières dont deux seulement ont fait de bons bénéfices ; les autres ont payé leurs frais d'armement, et bien peu au-delà, tant les espèces de baleines qui sont l'objet de leurs poursuites continuelles pendant la saison de cette pêche qui dure depuis la fin de mai jusqu'au commencement et à la fin de septembre, ont été rares cette année dans le golfe.

Le mauvais temps est aussi venu entraver considérablement les travaux de cette chasse, qui demandent un temps clair afin d'apercevoir ces étacés au loin et une mer unie qui permet de les approcher avec les baleinières, sans danger.

J'estime à 25,014 gallons d'huile les produits de cette pêche qui sont en grande partie exportés en Angleterre et à Jersey.

Valeur \$17,509.80.

La pêche du Fléton.

La pêche du fléton se fait en même temps que la pêche de la morue et sur les mêmes fonds de pêche. Mais ce poisson ne se prend qu'accidentellement et en petite quantité comparativement. Il s'en mange beaucoup frais. Il en a été salé cette année 275 barils d'une valeur de \$1,325.

Pêche du Saumon.

La pêche du saumon est une pêche fluviale quoiqu'elle se fasse en beaucoup d'endroits le long des côtes maritimes, mais dans ce cas c'est toujours dans le voisinage de quelque rivière grande ou petite, dont les eaux douces attirent le poisson.

Les habitudes du saumon sont maintenant assez connues en Canada pour que je me dispense de répéter ce que j'en ai déjà dit dans plusieurs de mes rapports. Il me suffira ici de noter que le saumon est un poisson d'eau douce, qu'il naît dans les fleuves, qu'il y passe la première année de son existence et qu'il ne descend à la mer qu'au printemps de la deuxième année. Il recherche les eaux claires et préfère celles qui coulent sur des graviers et du sable.

C'est toujours dans l'eau douce qu'il se reproduit par le frai qu'il dépose dans nos latitudes vers les mois de septembre et octobre.

Beaucoup de naturalistes prétendent que les saumons habitent les fleuves pendant tout l'hiver et qu'ils n'émigrent à la mer que vers le printemps. D'autres soutiennent qu'un certain nombre seulement reste dans l'eau douce pendant la saison froide et que les autres s'en retournent à l'eau salée une fois l'acte générateur terminé et les uns ou les autres fournissent des preuves à l'appui de ces opinions contradictoires.

Je veux être trop concis dans cet exposé de la pêche du saumon sur la côte de Gaspé pour me permettre un examen critique de ces preuves qui roulent sur un fait d'Histoire Naturelle qui ne manque pas d'importance. On pourra voir ce sujet traité au long par les auteurs qui ont écrit des monographies du genre des Salmonides.

En Canada nous sommes toujours bien certains d'une chose c'est qu'un grand nombre de saumons, après avoir passé l'hiver dans le haut des rivières, descendent à la mer le printemps, généralement au temps de la débâcle, (et de nombreuses observations par des pêcheurs intelligents ont mis ce fait hors de doute.) Ils sont alors dans un état de maigreur et de faiblesse telles qu'il faut croire que ces poissons ont été soumis à un jeûne plus ou moins vigoureux qui les a épuisés pendant l'hiver.

Mais bientôt sous l'effet d'une alimentation riche et copieuse qu'ils vont chercher parmi les multitudes de petits poissons, capelans, langons, etc., etc., qui visitent nos côtes à cette époque, ils ne tardent pas à reprendre vigueur, et leurs chairs flasques, noirâtre et impropres comme substance alimentaire s'est déjà, dans l'espace d'un mois ou deux, changée en une chair ferme, rosée et offrent ce goût exquis que l'on connaît; leurs poids aura aussi augmenté d'une manière étonnante et à peine croyable si des expériences répétées n'étaient venues mettre ce fait hors de doute.

Au mois de juin et de juillet ils ont acquis toute leur beauté et c'est alors que, chargés de frai, ce précieux dépôt qui doit pourvoir à la continuation d'une espèce si précieuse, ils entreprennent ces grands voyages d'émigration dans les fleuves, qu'ils remontent en général jusqu'à ce que des obstacles infranchissables viennent arrêter leur course, à la recherche des endroits que leur instinct leur indique comme étant les plus propres à l'accomplissement des fonctions importantes qu'ils y vont accomplir.

Cependant ils ne font pas ces voyages tout d'une haleine, au contraire, ils paraissent aller à courtes journées. Ils aiment de plus à faire quelque séjour dans les eaux saumâtres des estuaires pour se débarrasser, dit-on, des parasites dont ils sont couverts et que ces eaux tuent; ils montent et descendent avec le flux et le reflux de la mer, choisissant de préférence les eaux peu profondes.

Les pêcheurs prennent occasion de ces habitudes des saumons pour leur tendre des pièges sur leur passage sous diverses formes, et c'est là ce qui constitue la pêche du saumon.

Mais j'entends des personnes se récrier ! Comment, disent-elles, vous permettez la pêche du saumon à cette époque-là ? c'est donc l'espèce toute entière que vous voulez faire détruire puis que les saumons que vous tuez (femelles) renferment dans leur ventre des millions de germes qui, quelques mois plus tard, seraient devenus autant de poissons dont nos rivières fourmilleraient bientôt ?

Pourquoi ne pas attendre pour les tuer que le frai ait été mis en lieu sûr et vivifié par la liqueur fécondante du mâle ?

La réponse à cette objection est simple. Empêcher de prendre du saumon lorsqu'il remonte les rivières pour frayer équivaldrait à la suppression entière de la pêche de ce poisson ; car après qu'il a rempli cet acte il se trouve trop loin dans les rivières ou dans leurs branches pour qu'on puisse l'atteindre ; de plus sa chair est alors maigre et malsaine. Quant à la pêche à la mer en supposant qu'il y retourne dans l'automne c'est tout simplement une impossibilité.

Autrefois, en Canada et jusqu'à la passation de l'acte des pêches, on se servait pour la pêche du saumon de filets, de seines, de pêches à claies et des dards accompagnés la nuit au flambeau.

Ces deux derniers appareils de pêche ont été condamnés et abolis par la loi comme étant trop destructifs, puisqu'avec le dard on pouvait poursuivre les saumons jusqu'à leurs dernières retraites et qu'avec les claies on pourrait barrer complètement les petites rivières. Quant aux seines, elles sont permises, quoiqu'on ne s'en serve presque jamais, (je n'ai connaissance qu'elles aient servies qu'une fois dans la rivière Moisie), parce qu'elles sont d'un prix élevé et qu'il faut beaucoup de monde pour les manier. Elles pourraient nuire beaucoup cependant si elles devenaient d'un usage général et je pense qu'elles devraient être aussi condamnées, par ce qu'avec ces espèces d'engins de pêche on peut suivre les saumons dans les chenaux comme dans les eaux peu profondes des rivières et même jusque dans les fossés où ils vont se dérober aux yeux de l'homme.

Il ne reste plus que les filets. C'est avec ces appareils que se font toutes les pêches de saumon en Canada, je ne parle pas des pêches de fascines placées près des rivages sur le fleuve St. Laurent depuis Rimouski en amont et où il se prend une certaine quantité de saumon. Je ne crois pas non plus devoir m'occuper de la pêche du saumon à la mouche, car celle-ci ne peut être qu'un passe temps et une agréable récréation pour ceux qui ont des loisirs et de la fortune en partage. La véritable pêche au saumon, au contraire, convient aux armateurs et à une foule de pêcheurs qui habitent les points les plus reculés de nos côtes. A ceux-ci elle procure une partie de leur subsistance. Au commerce elle fournie des préparations recherchées soit à l'état frais soit à l'état salé.

On fait aussi des objections à l'usage des filets. On voudrait leur substituer les seines qui d'après certaines personnes seraient moins destructives que les premiers.

Pour moi je ne connais qu'un défaut aux filets tels qu'on les emploie en Canada, c'est que souvent des saumons qui s'y sont pris, réussissent après de grands efforts à briser les liens qui les retenaient pour s'enfuir à la mer, mais non sans porter souvent les marques de blessures plus ou moins graves (et dont plusieurs meurent et sont ainsi perdus pour l'homme) qu'ils se sont faites en voulant rompre le fil fin mais fort dont les mailles des filets sont faites.

Un certain nombre, il n'y a pas de doute, une fois guéris de leurs blessures, repaissent dans l'eau douce, mais presque toujours, dit-on, dans une autre rivière que celle où ils ont été blessés, et d'après les renseignements qu'on m'a appris sur ce sujet, depuis 13 ans que je visite les pêches de saumon, je suis très porté à croire que cette opinion est fondée.

Cette année par exemple les premiers saumons qui ont été pris dans la rivière Kégasca portaient, presque tous, des marques de blessures à la partie antérieure du corps causées évidemment par des filets. Ces poissons n'étaient pas non plus de la sorte qui habite cette rivière. J'ai donc conclu qu'ils venaient de la rivière Natashquan où ils avaient tenté de franchir les nombreuses tentures de filet qui se trouvaient placées à son embouchure, mais sans succès, et c'est avec des empreintes bien dessinées à la tête, au dos et au ventre, des filets qu'ils avaient brisés après y avoir été retenus prisonniers, qu'ils apparaissent dans la rivière Kégasca qui n'est située qu'à une vingtaine de milles de la rivière Natashquan. Ce qui me confirme davantage dans cette opinion c'est que les saumons propres à la première de ces rivières et qui sont plus petits que ceux de cette dernière, ne

furent que plus tard leur entrée dans ce cours d'eau. Voilà pourquoi, après avoir considéré ce sujet, je préférerais au filet ordinaire où les saumons ordinaires se maillent, un filet dans lequel les saumons viennent s'emprisonner d'eux mêmes dans des chambres où ils restent en vie, sans qu'ils puissent s'échapper, jusqu'à ce que les pêcheurs viennent les prendre. Avec ce système là il n'y a plus de saumons blessés ni perdus, et en conservant aux tentures les mêmes positions et les mêmes longueurs on ne peut croire qu'il y ait une trop grande destruction de saumons. D'ailleurs il me semble que le meilleur filet devrait être celui où l'on prendrait le plus de saumons, pourvu qu'il fut placé conformément à la loi.

Les lois qui régissent maintenant la pêche du saumon ont été passées en 1857 et en 1858 dans le but non seulement de conserver cette espèce de poisson dans nos eaux, mais aussi d'en augmenter la quantité et même d'en repeupler des cours d'eau que ce poisson avait fréquenté autrefois, mais dont il était disparu depuis quelques années.

Des lois à peu près semblables, mais moins étendues, avaient déjà existé en Canada dans les comtés de Northumberland, (en partie le comté de Saguenay) et le comté de Cornwallis (les comtés de Bonaventure et de Gaspé de nos jours) depuis très longtemps; mais n'étant pour ainsi dire jamais mises en force, elles n'avaient pu remplir l'objet désiré, c'est-à-dire la conservation du saumon qui dans certaines parties du pays avait déjà diminué d'une manière inquiétante.

Ce n'est que depuis le service de la protection des pêcheries est établi et surtout depuis qu'il y a des gardes-pêche à beaucoup d'endroits sur nos côtes et particulièrement sur la côte de Gaspé que ces lois et les règlements faits par Son Excellence le gouverneur en conseil à différents temps, sont observés aussi strictement qu'on puisse l'espérer, vu le nombre des gardes-pêche, vu l'étendue de nos côtes et le nombre et la longueur des cours d'eau que les saumons fréquentent et la grande difficulté qu'il y a de guetter partout sur les rivières et dans toutes leurs branches, les personnes qui voudraient profiter de la position isolée de certains lieux qui servent de retraites favorites aux saumons et de la faveur des ténèbres de la nuit, pour faire la pêche de ce poisson soit au dard soit de toute autre manière, sans s'occuper des torts qu'elles peuvent causer et au mépris de la loi.

Dans le résumé de mon rapport j'ai déjà parlé dans le même sens de la manière dont ces lois avaient été observées, cette année, dans la division dont les pêches m'occupent en ce moment.

Il ne me reste plus maintenant qu'à faire voir quelle influence ces lois ont eu sur les produits de ces pêches.

Pendant les premières années qu'elles ont été mises en force, la production du saumon, d'après les rapports de nos pêcheurs paraissait avoir augmenté plus ou moins dans la plupart des stations de pêche, tandis que dans quelques-unes elle avait paru stationnaire et même diminuer.

En 1861, elle avait été de 688½ barils de saumons sur la côte de Gaspé.

En 1862, avec le même nombre de stations de pêche elle n'avait atteint que le chiffre de 512½.

En 1863, la pêche fut meilleure et les produits égalèrent presque ceux de 1861. Ils sont portés à 643½ pour les comtés de Bonaventure et de Gaspé et à 87 barils pour une partie du comté Rimouski, depuis le Cap-de-Chatte jusqu'à l'île de St. Bernabé. Total 730½ pour toute la division.

En 1864, la pêche a été mauvaise, particulièrement sur les côtes de la Baie des Chaleurs et dans la rivière Kistigouche et n'a produit que 513 barils de saumons pour toute la division.

Une comparaison attentive des chiffres cités plus haut et que j'ai raison de croire exacts parce qu'ils m'ont été fournis par les gardes-pêche qui eux-mêmes les obtiennent des pêcheurs, fera voir que, malgré tous les soins possibles que l'on puisse prendre pour la conservation du saumon dans nos rivières et pour en rendre la pêche plus productive, et en dépit des lois judicieuses et bien observées, des influences climatiques ou autres et des circonstances dont nous ne connaissons ni les causes, ni la marche, ni la durée viendront, de temps en temps, rendre nos efforts infructueux et nous démontrer qu'en calculant sur les résultats qui doivent découler de notre système de protection pour la pêche du saumon il ne faut pas parler d'une manière absolue, ni voir les choses trop en beau, ni croire qu'il suffira de quelques années pour en augmenter les produits dans de grandes proportions, même sous les meilleures circonstances.

Mais il n'en faut pas moins continuer ce système de protection, car, plus tard nous devons en retirer de bons effets, au moins nous devons l'espérer à en juger par l'augmentation des produits de la pêche du saumon dans les rivières d'Ecosse et d'Irlande, sous l'effet d'un système de protection analogue au nôtre.

Le nombre des stations de pêche à saumon dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure est de 137.

Il a plutôt diminué qu'augmenté depuis quelques années.

Dans la partie du comté de Rimouski qui fait partie de cette division il n'y a que 8 stations de pêche à filet pour le saumon.

Pêche du Thon.

Ce poisson connu depuis longtemps sur les côtes du Canada sous le nom de *horse mackerel* et que beaucoup de pêcheurs croient à tort appartenir à la famille des requins, est le thon des côtes de l'Amérique et d'Europe.

Pendant l'été il visite, en troupes assez nombreuses généralement, la Baie des Chaleurs et la Baie de Gaspé à la suite des bandes de harengs et de maquereaux dont il aime à se nourrir.

À Caraquette on en fait depuis quelques années une pêche assez active.

Sur nos côtes il n'y a qu'à Sandy Beach qu'on en tue tous les ans un certain nombre, au moyen du harpon.

Cette année il y a été capturé une dizaine de ces poissons, dont partie a été consommée à l'état frais et partie a été salée pour le marché. Mais cette pêche est susceptible de plus de développement sur nos côtes.

Un baril de ce poisson saumuré se vend ordinairement 5 piastres à Gaspé. On l'apprécie davantage en Europe.

Le thon fournit un baril de 200 livres et même plus de chair propre à la salaison.

Produit—10 barils de thon, valeur \$50 00.

La pêche de la Truite.

La pêche de la truite n'a qu'une minime importance dans cette division.

On prend ce poisson avec des filets dans les rivières, quelquefois avec des seines sur le bord de la mer et bien plus souvent à la ligne à la mouche.

De cette dernière manière cette pêche constitue un amusement très agréable et une récréation des plus utiles à ceux qui ont besoin d'exercice en plein air.

Les rivières Grande et Petite Cascapédiac et la rivière St. Jean sont celles qui paraissent nourrir le plus de truites dans cette division.

La truite appartient à la même famille que le saumon dont elle a les mêmes habitudes à peu près. Mais elle est son plus grand ennemi, car elle dévore tous les ans une quantité énorme de frai de saumon et de jeune poisson de cette espèce.

Sa grande voracité est bien connue; et je ne sais, si, en facilitant le développement des truites dans nos rivières on n'y mit pas d'entraves à la multiplication des saumons, comme le prétendent beaucoup de pêcheurs et avec une certaine apparence, je crois.

Ce sujet mérite d'être étudié davantage.

J'estime à environ 60 barils la quantité de truites de rivière prise dans cette division au filet, à la seine et à la mouche.

La plus grande partie est consommée à l'état frais et n'apparaît pas dans les statistiques des gardes-pêche.

RÉCAPITULATION.

PRODUITS DES DIFFÉRENTES PÊCHES DE LA DEUXIÈME DIVISION.

Pêche du Hareng.

Comté de Bonaventure.—15,120 barils de Hareng à \$2 par baril.....	\$30,240.00
Comté de Gaspé.—2,545 barils de Hareng à \$2 par baril.....	5,090.00
Comté de Rimouski.—5,842 barils de Hareng à \$1 par baril.....	5,842.00

Total.....\$41,172.00

Pêche de la Morue, Hadon et Barbué.

Comté de Bonaventure.—10,346 quintaux de Morue à \$3.60 par quintal.	\$37,245.60
148 “ de Hadon à \$3 “ “	444.00
70 “ de Barbué à \$3 “ “	210.00
Total.....	\$37,899.60

Comté de Gaspé.—92,501 quintaux de Morue à \$3.60 par quintal....	\$333,000.60
542 “ Hadon à \$3 “ “	1,626.00
297 “ Barbué à \$3 “ “	891.00
Total.....	\$335,517.60

Comté de Rimouski.—8,835 quintaux de Morue à \$3.60 par quintal.... \$31,806.00

Totaux pour la division.—111,682 quintaux de Morue à \$3.60 par quint.	\$402,052.20
690 “ de Hadon à \$3 “ “	2,070.00
367 “ de Barbué à \$3 “ “	1,101.00
Total.....	\$405,223.20

Huile de Foie de Morue.

Comté de Bonaventure.—6,484 gallons à 55 centins par gallon.....	\$ 3,566.20
Comté de Gaspé.—60,255 gallons à 55 centins par gallon.....	33,140.25
Comté de Rimouski.—5,201 gallons à 55 centins par gallon.....	2,860.55
Total.....	\$39,567.00

Pêche du Maquereau.

Comté de Bonaventure.—114 barils de Maquereau à \$10 par baril.....	\$1,140.00
Comté de Gaspé.—444½ barils de Maquereau à \$10 par baril.	4,445.00
Total.....	\$5,585.00

Pêche de la Baleine.

Comté de Gaspé.—25,014 gallons d'huile de Baleine, à 65 centins le gal. \$17,509.80

Pêche de Flétan.

Comté de Bonaventure.—25 barils de Flétan à \$5 par baril.....	\$ 75.00
Comté de Gaspé.—158 barils de Flétan à \$5 par baril.....	790.00
Comté de Rimouski.—92 barils de Flétan à \$5 par baril.....	460.00
Total.....	\$1,325.00

Pêche du Saumon.

Comté de Bonaventure.—230½ barils de Saumon à \$12 par baril.....	\$2,786.00
Comté de Gaspé.—252½ barils de Saumon à \$12 par baril.....	3,030.00
Comté de Rimouski.—30 barils de Saumon à \$12 le baril.	360.00
Total.....	\$6,176.00

Pêche du Thon.

Comté de Gaspé.—10 barils de Thon à \$5 le baril.....	\$50.00
Total.....	\$50.00

Pêche de la Sardine.

Comté de Rimouski.—146 barils de Sardine à \$4 par baril.....	\$584.00
Total.....	\$584.00

Langues et Noues de Morue.

343 barils de Langues et Noues de Morue à \$6 le baril	\$2,058.00
Total.....	\$2,058.00

Pêche de la Truite.

60 barils à \$10 par baril.....	\$600.00
Total.....	\$600.00

Comté de Bonaventure.—2,400 boîtes de Hareng fumé à 25 cts. la boîte. \$600.00

Valeur totale des produits des pêches dans la deuxième division..... \$520,410.00

TROISIÈME DIVISION.

Cette division renferme 510 milles d'étendue de côtes au nord du fleuve et du golfe St.-Laurent, depuis la rivière Bersimis jusqu'à la frontière de la province à l'Anse-aux-Blanc-Sablons et 260 milles de plus pour les côtes de l'Île d'Anticosti.

La partie orientale de ces côtes est connue sous le nom de côte du Labrador et paraît avoir été découverte vers la fin du quinzième siècle par des pêcheurs Basques.

Des pêcheurs Français ne tardèrent pas à s'y rendre aussi pour y faire la pêche de la baleine et de la morue, et dans les archives de la ville de Dieppe il se trouve des documents qui prouvent d'une manière authentique que les marins de cette ville avaient déjà fréquenté les côtes de Terre-Neuve avant l'année 1500. Or, comme Terre-Neuve n'est séparée des côtes du Labrador que par le Détroit de Belle-Isle, dont la largeur n'a pas 12 milles entre la pointe de Forteau et la côte opposée, les pêcheurs durent visiter quelque partie du Labrador toutes les fois que les besoins de leur pêche les attirèrent sur la côte de Terre-Neuve.

Dans son premier voyage de découverte au Canada, Jacques Cartier rencontra sur cette côte près de la rivière connue maintenant sous le nom de Napitippi, un vaisseau qui se rendait au port de Brest, lequel est probablement le premier établissement que les Européens aient fondé au Labrador. Il est situé dans le fond de la baie appelé aujourd'hui Baie du vieux Fort. Cet établissement dût prendre un accroissement assez rapide puisqu' les Français y avaient bâti peu d'années après, un fort de pierre, pour se mettre à l'abri des insultes des Sauvages qui d'après les relations des voyageurs étaient fort nombreux sur cette partie de la côte.

Les lieux les plus fréquentés par les Français après Brest étaient l'Anse-aux-Blancs-Sablons, et le Havre-aux-Espagnols aujourd'hui Baie de Bradore, où se trouvent de bons mouillages pour les navires.

Vers la fin du 10ème siècle 200 navires appartenant à plusieurs ports de France fréquentaient annuellement le Labrador pour les pêches de la baleine, de la morue et du loup-marin, et, une fois les travaux terminés, ils s'en retournaient en leur pays sous l'escorte de plusieurs vaisseaux de guerre. Mais il restait un certain nombre d'hommes à hiverner sur ces côtes pour y faire le commerce des fourrures avec les Sauvages.

Dans la Baie de Bradore il pouvait y avoir eu aussi un établissement de pêche considérable, car on y trouve les vestiges d'un village qui aurait peut-être été fondé par les Espagnols et de là le nom de l'Anse-aux-Espagnols et qui aurait contenu au moins cent bâtisses.

L'importance et l'inépuisable richesse des pêcheries du Labrador paraissent avoir été bien comprises par les Français dès les premiers temps de l'établissement du Canada, et plusieurs grandes seigneuries furent concédées dans ces endroits par les rois de France à plusieurs de leurs sujets désireux de se livrer à la pêche et au commerce des fourrures

avec les Sauvages, entre autres, celle de l'Anse-aux-Espagnols, celle de la rivière St.-Paul, celle de la Terre Ferme de Mingan, celle aux îles et îlots de Mingan et celle de l'Île d'Anticosti.

A l'époque de la conquête les Français durent quitter la côte du Labrador pour n'y plus revenir et abandonner pour toujours les diverses pêches lucratives qu'ils y avaient faites depuis très longtemps. Mais les pêcheurs des colonies anglaises y arrivèrent en foule les remplacer et ils trouvèrent là un vaste champ à leur esprit d'entreprise. Ils se livrèrent surtout à la pêche de la morue et à celle de la baleine franche dont il y avait encore un bon nombre sur la côte nord du Détroit de Belle-Isle.

Bientôt après il se forma à Québec une compagnie puissante sous le nom de compagnie du Labrador dont l'objet principal était l'exploitation des pêches sédentaires de loup-marin sur la côte canadienne depuis le cap Whittle jusqu'à la frontière.

Les pêches de saumon ne furent pas non plus négligées et d'après les renseignements qui nous sont parvenus elles fourniraient alors des produits très abondants dont des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et des autres colonies anglaises venaient tous les ans prendre leur bonne part.

Après la guerre de l'indépendance Américaine, le gouvernement des Etats-Unis qui avait toujours porté le plus grand intérêt aux grandes pêches qu'ils avaient toujours encouragées par tous les moyens possibles parce qu'ils y voyaient une grande source de richesse nationale et la meilleure école possible pour former les marins dont ils avaient tant besoin pour leur flotte de guerre comme pour leurs nombreux navires marchands, sut se réserver pour toujours par un Traité, celui de 1784, le droit de pêcher en commun avec les sujets britanniques sur presque toute la côte du Labrador depuis le Mont-Joli situé à une dizaine de milles à l'est de la pointe de Natashquan, jusqu'au Cap Charles sur l'Atlantique et de là en gagnant le nord jusqu'aux possessions de la compagnie de la Baie d'Hudson, ce n'était pas moins de 800 milles de côtes baignées par des eaux très poissonneuses et offrant partout un grand nombre de havres sûrs et très commodes pour les opérations des pêcheurs. La pêche du saumon toutefois ne leur y était pas permise.

C'est pourquoi ces pêcheurs même après être devenus des étrangers pour nous, continuent à fréquenter ces côtes comme ils le font encore aujourd'hui.

Cependant depuis quelques années les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse sont venus leur faire une seule concurrence dans les mêmes parages et je crois même qu'ils y sont maintenant les plus nombreux. La pêche de la morue est leur principale occupation.

Pour en revenir à la compagnie du Labrador je dirai qu'elle exploita les pêches de loup-marin et de saumon pendant une soixantaine d'années après quoi, voyant que ces pêches ne rendaient plus de bénéfices suffisants, elle finit par se dissoudre en disposant de ses postes les plus importants en faveur de plusieurs personnes établies sur la côte.

Une fois le monopole qu'avait exercé si longtemps cette compagnie du Labrador sur une étendue de côtes de près de 200 milles abolie, des pêcheurs presque tous du Canada vinrent s'approprier les postes qui étaient abandonnés et vingt ans après leur nombre avaient atteint le chiffre de deux cent cinquante.

Sur la partie occidentale de la côte il avait existé aussi bien longtemps au profit de la compagnie de la Baie d'Hudson, dans la seigneurie de la Terre Ferme de Mingan, qu'elle louait de ses propriétaires (et qu'elle loue encore) et dans les postes du Roi qu'elle tenait à bail du gouvernement du Canada. Les agents de cette puissante compagnie s'y livraient à la traite des fourrures avec les Sauvages et à la pêche du saumon, à l'exclusion de tous les autres sujets britanniques qui n'étaient pas leurs employés; bien plus ils ne voulaient pas permettre à ceux-ci, j'ai déjà eu occasion de le dire plusieurs fois, d'y exercer la pêche de la morue.

Heureusement cette exclusion n'existe plus et les heureux fruits de cette liberté dont jouissent maintenant nos pêcheurs de faire la pêche de la morue, du hareng, etc., etc., sur les côtes de la seigneurie de Mingan et des Postes du Roi, n'ont pas tardé à se manifester d'une manière remarquable, et en peu d'années elles ont été couvertes d'établissements de pêche à la morue où l'on donne de l'emploi à des milliers de pêcheurs.

Lors de ma première visite en 1852 sur les côtes qui comprennent cette troisième division la population y était de 1408 âmes.

Le recensement de 1861 l'a porté au chiffre de 4413; ce qui fait une augmentation très considérable (3005 âmes) dans l'espace de neuf ans et qui me dispense de m'étendre plus au long sur ce sujet.

Les pêches qui se pratiquent dans cette troisième et dernière division de nos côtes, sont :

La pêche du loup-marin de printemps.

La chasse du loup-marin sur les glaces par les bâtiments le printemps.

La pêche de la morue.

La pêche du hareng d'automne.

La pêche du loup-marin d'automne.

La pêche du saumon et de la truite.

La Pêche du Loup-Marin de Printemps.

Les loups-marins après avoir passé l'hiver dans le golfe, où, comme je l'ai déjà dit, les femelles font leurs petits sur les glaces, vers le mois de mars, se mettent, une fois le printemps venu, en route pour retourner vers les hautes latitudes dont le climat beaucoup plus froid que le nôtre convient mieux à la nature de ces mammifères marins. Il paraît qu'ils se rendent jusque sur les côtes du Groënland où plusieurs variétés du genre des Gades qui y sont très nombreux leur servent de nourriture.

Pour sortir du golfe St. Laurent et gagner la haute mer, on sait qu'il y a trois passages, le Détroit de Canso le plus étroit, le passage du centre qui a 55 milles de largeur entre le Cap Anguille, sur la côte de Terre-Neuve et le Cap Nord, sur l'île du Cap Breton, et le Détroit de Belle-Île.

C'est par ce dernier bras de mer que les loups-marins paraissent sortir en plus grand nombre au printemps. Peut-être aussi qu'il en sort beaucoup par le passage du centre, mais on y fait moins d'attention.

Ces animaux longent alors les côtes du Détroit de Belle-Île et les habitants de ces contrées dressent des pièges, sous forme d'immenses filets, pour s'enrichir de leurs précieuses dépouilles.

Mais cette pêche de printemps ne peut s'exercer que sur une échelle limitée, en Canada, car nous ne possédons qu'une petite partie des côtes du Détroit de Belle-Île ; de plus, depuis quelques années les glaces qui ne sont disparues chaque printemps, que vers la fin de juin, ont opposé de grands obstacles aux travaux de nos pêcheurs.

Néanmoins les produits de cette année ont dépassé de beaucoup ceux de l'année dernière. Ils sont comme suit :

Produits de la pêche au loup-marin de printemps sur la côte du Labrador, le printemps.

En 1864.....	2080 loups-marins.
En 1863.....	165 " "
En 1862.....	1293 " "

La Chasse du Loup-Marin sur les glaces par les bâtiments le printemps.

Il s'équipe tous les ans pour cette chasse dans les endroits suivants : Sur la côte nord du golfe St. Laurent, la Baie-de-Kégasca, le Havre de Natashquan et la Pointe-aux-Esquimaux, un nombre de goëlettes qui, depuis 1859, a toujours été en augmentant.

Ces goëlettes exercent leur métier périlleux à peu près dans les mêmes conditions que celles des Îles-de-la-Madeleine qui sont employées au même objet. Elles ont cependant sur celles-ci l'avantage de se trouver au vent de la banquise après être sorties de leurs ports d'armement.

Cette année, 18 goëlettes montées par 180 marins et appartenant aux ports nommés ci-dessus, se sont livrées à cette chasse et elles ont rapporté un total de 5,154 loups-marins d'une valeur de \$30,934.

En 1863 ces produits ne s'étaient élevés qu'à 3,147 loups-marins, tandis qu'en 1862 ils avaient atteint le chiffre de 13,195.

Ce qui démontre que cette chasse est une affaire fort chanceuse et que sa bonne issue ne dépend pas uniquement de l'intelligence et de l'activité que nos pêcheurs savent si bien déployer dans ces sortes de travaux.

La Pêche de la Morue.

Ce poisson dont la valeur a rarement été plus grande que cette année sur nos marchés, se rencontre en plus ou moins grande abondance, je puis dire, sur toutes les côtes canadiennes qui s'étendent depuis la frontière jusqu'à P. simis.

Il y apparaît généralement vers le commencement de juin, séjourne de un à deux mois près des rivages après quoi il s'en éloigne pour aller habiter des bancs où l'eau est plus profonde et généralement assez voisins des côtes pour que nos pêcheurs puissent s'y rendre de beau temps.

C'est lorsque la morue afflue près des rivages à la poursuite des capelans qu'on en fait ces grandes pêches dont j'ai parlé dans plusieurs de mes rapports. J'y ai aussi indiqué les endroits que la morue fréquente en plus grand nombre et qui, depuis la découverte du Canada ont toujours parus les plus avantageux pour la pêche de ce poisson, en sorte qu'il n'est pas besoin que j'y revienne.

Je me contenterai donc de parler des résultats de cette pêche pour cette année, et j'en aurai peu de bonnes choses à dire, car elle a été une des plus mauvaises que nous ayons eue depuis très longtemps.

D'abord la morue a passé tard sur les côtes, en beaucoup d'endroits elle ne s'est même pas montrée du tout et dans les lieux de pêche les plus célèbres comme l'Anse-aux-Blancs-Sablons, Bonne-Espérance, les Iles-aux-Chiens, Natashquan et plusieurs autres postes les bateaux n'ont pris en moyenne que de 15 à 20 quintaux de morue chacun.

D'autres stations, comme celles qui se trouvent entre Pigou et Mingan, à la Baie-de-Kégasca et à la Baie-des-Moutons ont été plus heureuses, et là des bateaux ont pu capturer 50 quintaux de morue et même plus. Mais à tout prendre l'année a été mauvaise et beaucoup de nos armateurs, principalement ceux de la Moisie, ont fait des pertes sensibles en conséquence.

Ce ne sont non plus les appâts, qui par leur rareté, ont causé ces mauvais résultats, car ils ont été partout assez abondants. C'est la morue elle-même qui a fait défaut et qui n'est pas venue cette année visiter ces côtes en aussi grand nombre que d'ordinaire.

Mais à quoi attribuer ce changement dans les habitudes des morues qui leur ait fait choisir cette année de nouveaux parages comme lieux d'habitation au lieu de ceux qu'elles fréquentaient depuis si longtemps ?

Il est bien difficile de répondre à cette question d'une manière satisfaisante.

Les uns disent que ce sont les glaces qui ont demeuré si longtemps dans le Détroit de Belle-Ile aux printemps qui ont empêché la morue d'y pénétrer, les autres allèguent que ce sont les vents qui lui ont fait faire fausse route et je n'en finirais pas si je voulais noter toutes les opinions qui ont été émises sur ce sujet.

Je pense qu'il faudrait des études plus approfondies sur les phénomènes qui accompagnent l'émigration des morues de la haute mer vers les côtes, que celles qui ont été faites jusqu'à présent, pour pouvoir assigner la véritable cause à la diminution si grande de ces poissons, cette année, non seulement sur les côtes canadiennes du Labrador mais encore sur celles qui dépendent du gouvernement de Terre-Neuve.

En général plus il y a de petits poissons, capelans, lançons, harengs dont la morue est très friande, près des côtes, plus les morues y abondent. Cependant ce n'est pas toujours le cas, puisque cette année, sur la côte de Gaspé, il y a eu une abondance extraordinaire de harengs pendant toute la saison et qu'au contraire la morue y a été rare, je veux dire depuis le Cap-des-Rosiers en amont jusqu'à Matane et même plus haut.

L'île d'Anticosti négligée jusqu'à l'année dernière, comme station de pêche à la morue, va paraître maintenant sur mes tableaux en cette qualité.

C'est l'absence de bons havres et la difficulté d'aborder les côtes de mauvais temps qui avaient été les plus grands obstacles à son établissement comme centre de pêche à la morue.

Mais ce poisson ayant manqué à plusieurs places au Nord, nos pêcheurs ont été forcés d'aller chercher fortune ailleurs, et c'est ce qu'un certain nombre ont fait sur la côte nord de cette île aux endroits suivants :

La Baie-Belle, la Rivière-au-Saumon, l'Anse-de-la-rivière-à-l'Ours, et une autre anse près du Cap-Observation.

Il y ont très bien réussi, comme on peut le voir dans mon tableau qui accompagne, des pêches de cette île.

Trente-six bateaux de pêche ont pris, dans les endroits nommés ci-dessus 3,500 quintaux de morue ; ce qui fait près de 100 quintaux par bateau en moyenne.

Je vais terminer en donnant les montants des produits de la pêche de la morue sur la côte de cette troisième division en 1864 et pendant plusieurs années qui ont précédé :

En 1864.....	35,360	quintaux de morue.
En 1863.....	53,748	“ “
En 1862.....	52,975	“ “
En 1861.....	51,668	“ “
En 1852.....	9,980	“ “

Ce qui montre que ces produits ont plus que quintuplé de 1852 à 1861. Depuis ils ont augmenté graduellement jusqu'à cette année qu'une mauvaise pêche les a fait tomber au chiffre placé ci-dessus.

La pêche du Maquereau.

Ce poisson ne fréquente pas les côtes de cette division en nombre suffisant pour mériter l'attention des pêcheurs.

En été on l'y voit cependant en quelques endroits, comme au Petit Meccatinna et sur les côtes voisines, quelquefois même il pénètre dans le Détroit de Belle-Ile. Il se montre aussi assez souvent à Shelldrake, au Banc de Moisie et à la Baie-des-Sept-Iles, mais pas en bandes considérables, ni à des époques assez fixes et certaines pour que nos pêcheurs puisse faire de cette pêche une branche particulière de leur industrie. Et c'est en général en se livrant aux autres pêches qu'ils ont quelquefois la chance de prendre avec des seines quelques centaines de barils de ce beau poisson. Cette année cette pêche n'a produit que 350 barils.

La pêche du Hareng.

On a fait cette pêche cette année, avec des succès variés et en général très-moyens dans les endroits que les harengs ont l'habitude de visiter à la fin de l'été et au commencement de l'automne, depuis Chicataca jusqu'à l'Anse-aux-Blancs-Sablons. On en a de plus pris une certaine quantité à la Baie de Magpie, dans les environs de Pigou et même sur la côte nord de l'Ile d'Anticosti, à la Baie-Belle particulièrement. Ces produits réunis se montent à..... 2,050 barils.

En 1863, ils étaient de.....	2,943	“
En 1862 “ “	636	“
En 1861 “ “	2,371	“

La pêche du Loup-Marin d'Automne.

J'ai dû dire plus loin, en parlant de la pêche du loup-marin de printemps que ce mammifère marie, après avoir pourvu à la reproduction de son espèce dans le golfe, en sortait par troupeaux nombreux, pour gagner la haute mer.

Dans l'automne au contraire ils rentrent dans le golfe, en grande partie par le Détroit de Belle-Ile et leur arrivée dans ces parages est le signal du commencement d'une pêche active qui se fait dans les deux dernières semaines du mois de décembre.

Cette pêche était autrefois très productive, et je pourrais citer des stations où il avait été capturé jusqu'à 3,600 de ces amphibiés, mais son importance et la valeur totale de ses produits ont décliné depuis une quinzaine d'années pour des raisons que j'ai données dans plusieurs de mes rapports. La principale semble être le trop grand nombre d'établissements qu'il y a sur la côte maintenant. Le bruit qui s'y fait, l'allée et venue des bateaux des pêcheurs et même la fumée qui sort des cheminées des maisons ont effarouché les loup-marins au point qu'ils craignent beaucoup maintenant de s'approcher bien près des côtes comme ils le faisaient il y a quarante ans. Or pour que cette pêche au loup-marin avec des filets réussisse, il est de toute nécessité que les bandes de cet amphibie passent tout près des côtes.

C'est une loi générale de la nature que les animaux grands et petits que l'homme n'a pu réduire à l'état domestique ou qu'il n'a pu soumettre pour les faire servir à son usage, fuient constamment devant lui et vont se réfugier dans des régions où ils espèrent trouver un asile impénétrable et là se mettre à l'abri de ses attaques. Nous en avons des exemples frappants dans le golfe.

Le morse, cet amphibie dont la valeur serait si grande maintenant à cause de son cuir qui a presque un pouce d'épaisseur et l'abondance d'huile qu'il rend, et qu'on trouvait en

si grand nombre dans plusieurs parties du golfe, lors de la première visite des Européens dans ces parages, y a disparu complètement, et cela en moins de 250 ans. Il est allé se réfugier dans les mers glaciales et sur les côtes désertes de la Baie d'Hudson.

La baleine franche, ce précieux cétacé, aux mœurs douces et dont les allures timides et les mouvements habituellement lents ont permis aux marins d'en faire la chasse avec succès ne se montre plus maintenant dans le golfe et même sur les côtes de l'Atlantique qui avoisinent cette mer intérieure. C'est pourtant l'attrait des grands bénéfices auxquels sa pêche donnait lieu sur la côte de Terre-Neuve, dans le Détroit de Belle-Île et dans quelques parties du golfe qui ont attiré sur les côtes de l'Amérique les premiers navires Européens montés par les Basques, ces fameux hommes de mer d'autrefois qui ont inventé la pêche à la baleine.

Les cachalots n'ont-ils pas presque tous disparus de la mer Atlantique et ne faut-il pas maintenant que les expéditions qui vont à leur recherche s'enfoncent presque dans les glaces polaires pour trouver les débris des nombreuses familles de ces géants de la plaine liquide qui sillonnaient cette mer en tous sens lors de la découverte de l'Amérique. Je pourrais encore citer bien d'autres cas, mais j'abrége.

Les loups-marins ont déjà abandonné une partie de nos côtes. Dans les premiers temps de l'établissement du Canada, ils remontaient le fleuve St. Laurent jusqu'à Québec et en beaucoup d'endroits on y faisait la pêche, comme l'attestent bien les débris de fournaux employés à la fonte de l'huile et que l'on trouve sur plusieurs points de ses rives. Je ne crois cependant que nous ayions à craindre que ces mammifères les abandonnent tout-à-fait, car celles qu'ils visitent encore ne seront jamais beaucoup plus habitées qu'elles ne le sont à présent. Mais ce que j'apprends c'est qu'ils se rapprochent de moins en moins de nos rivages dans leurs voyages d'émigration périodique et qu'une partie de nos pêcheurs soient ainsi privés des ressources qu'ils en retirent.

Les produits de cette pêche d'automne de 1863, je ne me procurai les produits de la pêche de cet automne (1864) que l'année prochaine, ont été plus d'une fois moins élevés que ceux de l'année précédente, mais un peu plus abondants que ceux de 1861, comme le feront voir les chiffres suivants :

Pêche d'automne de 1863,	818	loups-marins.
“ “ “ 1862,	2115	“ “
“ “ “ 1861,	696	“ “
“ “ “ 1862,		

La pêche du Saumon.

Les produits de la pêche du saumon, cette année, sur les côtes dont je m'occupe maintenant, ont été, à prendre le tout ensemble, les moins abondants dont j'aie jamais eu connaissance. De plus, les plus anciens pêcheurs de la côte ne se souviennent pas d'une année où cette pêche ait manqué à ce point là ; je veux parler surtout de cette partie de la côte qui s'étend entre l'Anse-aux-Blancs-Sablons et la rivière Natashquan.

Cette disette de saumons n'a pas été restreinte à nos côtes seulement. Les côtes du Labrador, dépendantes du gouvernement de Terre-Neuve, jusqu'au Cap Chudleigh ont été frappées du même malheur ; c'est-à-dire que le saumon y a été en extrême rareté et ne s'y est montré qu'à une époque très avancée de la saison. Je tiens ces renseignements du Capt. Dixon, d'Halifax, qui depuis bien longtemps va faire la pêche du saumon sur ces côtes, à plus de 300 milles au-delà du Cap Charles.

On a aussi remarqué que sur plusieurs points de la partie orientale des côtes de cette division, et particulièrement dans les environs de Five Leagues, le saumon ne s'était montré en nombre un peu considérable que dans le mois d'août, tandis que dans la partie occidentale on n'avait trouvé rien d'extraordinaire dans les habitudes de ce poisson. Seulement il y avait paru en plus petite quantité que l'année dernière.

On attribue généralement ce déplorable état de choses à la quantité extraordinaire de glaces qui ont couvert les parages de la côte atlantique du Labrador et le Détroit de Belle-Île jusqu'à une époque très avancée de la saison et à la rigueur et à la froidure de l'été dans ces endroits. D'après le même capitaine Dixon, en se rendant à son lieu de pêche accoutumé il avait été pris dans les glaces jusqu'au 27 de juillet, et le 28 de ce

mois, il est tombé sur la partie de la côte où il se trouvait alors une bordée de neige de 3 pieds d'épaisseur.

Il y a peut-être aussi des causes particulières qui ont pu influer sur le développement des jeunes saumons dans plusieurs rivières de ces côtes et que nous ne sommes pas à même d'étudier parce que les faits qu'il faudrait observer pour en tirer des conclusions exactes se passent dans des lieux très-éloignés, tout-à-fait inhabités et où par conséquent il est difficile de pénétrer.

Le tableau comparatif suivant des produits de la pêche du saumon fera voir avec quel succès cette pêche a été faite depuis l'année 1860 :

Année	1860,	produits	1689½	barils	de saumon.
"	1861	"	1831	"	"
"	1862	"	1819	"	"
"	1863	"	1992½	"	"
"	1864	"	1169¼	"	"

Les produits de l'Île d'Anticosti ont été : —

En 1861	de 35	barils	de saumon.
"	1862	de 28½	"
"	1863	de 79	"
"	1864	de	"

La pêche de la Truite.

Cette pêche se fait sur la côte Nord à la ligne à la mouche et au filet.—Elle peut produire environ quatre-vingts barils, donc la plus grande partie se consomme à l'état frais.

RÉCAPITULATION.

PRODUITS DES DIFFÉRENTES PÊCHES DE LA TROISIÈME DIVISION.

Pêche du Loup-marin de printemps au filet.

2,080 loups-marins, à \$6 par loup-marin..... \$12,480.00

Chasse du Loup-marin sur les glaces par les goëlettes.

5,154 loups-marins, à \$6 par loup-marin..... 30,934.00

Chasse du Loup-marin sur les glaces par les habitants.

1,221 loups-marins, à \$3 par loup-marin... 3,663.00

Pêche de la Morue.

35,360 quintaux de morue, à \$3.60 le quintal..... 126,296.00

Huile de Foie de Morue.

21,524 gallons, à 55 centins le gallon..... 11,833.20

Pêche du Maquereau.

350 barils de maquereau, à \$10 le baril..... 3,500.00

Pêche du Hareng.

2,050 barils de hareng, à \$5 le baril..... 10,250.00

Pêche de Loup-marin d'automne.

818 loups-marins, à \$6 par loup-marin..... 4,908.00

Pêche du Saumon.

1,179¼ barils de saumon, à \$12 par baril..... 14,157.00

Pêche de la Truite.

80 barils de truite, à \$10 par baril..... 800.00

Chasse du Loup-marin au fusil par les Blancs et les Sauvages.

150 loups-marins, à \$3 par loup-marin..... 4,500.00

Valeur totale des produits des pêches dans la troisième division..... \$223,326.20

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

Valeur totale des produits des pêches de toutes les côtes du Canada dans le golfe et le bas du fleuve St. Laurent.

Première division.....	\$ 86,590.05
Deuxième division.....	520,450.00
Troisième division.....	223,326.20
Total.....	\$830,366.25

Valeur totale des pêches maritimes ou grandes pêches sur nos côtes du golfe et du bas du fleuve St. Laurent.

Pêche du loup-marin.....	\$ 84,283.00
Pêche du hareng.....	55,022.00
Pêche de sardine.....	584.00
Pêche de maquereau.....	28,485.00
Pêche du thon.....	50.00
Pêche de la morue.....	621,122.40
Pêche du flétan.....	1,325.00
Pêche de la baleine.....	17,761.80
	\$808,333.20

Valeur totale des pêches fluviatiles ou petites pêches sur nos côtes.

Pêche du saumon.....	\$20,313.00
Pêche de la truite.....	1,400.00
	\$21,713.00
Différence en faveur des pêches maritimes.....	\$776,620.00

En outre des produits ci-dessus mentionnés et qui ont été employés comme substances alimentaires, 1,560 barils de hareng, 1,450 barils de capelan et 2,100 barils de plie ont été utilisés comme engrais dans le comté de Bonaventure.

Dans le comté de Rimouski plus de 400 barils de hareng ont servi au même objet. Je dois aussi dire que sur la côte de Gaspé la plus grande partie des débris des morues prises sur cette côte sont portés sur les champs qu'ils fertilisent au plus haut degré. Ainsi la grande pêche rend des services signalés à l'agriculture.

Nombre de bâtiments employés dans les pêcheries canadiennes.

170 bâtiments, 12,326 tonneaux, 1243 marins.

Nombre de bateaux de pêche.

2,973 montés par 5,946 pêcheurs.

Nombre de bateaux plats (flats).—2,207.

Nombre de graviérs.

Hommes employés à la préparation de la morue 3,178.

Nombre total d'hommes employés aux pêcheries canadiennes.

Marins.....	1,243
Pêcheurs.....	5,946
Graviérs.....	3,178
Total.....	10,367

Nombre de filets employés aux pêcheries canadiennes.

Filets à hareng, 4,743, filets à maquereau, 555.

Nombre de seines employées aux pêcheries canadiennes.

Seines à lançon, 41 ; seines à hareng, 109 ; seines à morue, 14 ; seines à capelan, 298, et seines à maquereau, 13.

Liste des vaisseaux qui sont partis du port de Paspébiac pendant la saison de 1864, avec des cargaisons de morue séchée, etc., pour les marchés du Brésil, de l'Italie, de l'Espagne, etc., appartenant à la maison Charles Robin et Cie. et à la maison Le Boutillier et Frères.

Vaisseaux appartenant à la maison Robin. Barque "Olivier Blanchard," capitaine A. Le Moignau.

Laissa le port de Paspébiac le 17 juin avec 3,000 barils de morue séchée pour Rio de Janeiro, alla ensuite à New-York avec un fret et était de retour ici le 23 octobre. Mis à la voile de nouveau le 26 novembre pour Rio de Janeiro avec 3,200 barils de morue séchée.

Brigantin "85" capitaine William Rowe.

Quitta Paspébiac le 23 juin pour New-York avec 1,700 barils de hareng saumuré, retourna ici, prit une cargaison de morue pour Naples et mit à la voile le 11 novembre.

Brigantin "Ranger," capitaine Nicholas Le Dain.

Le capitaine Le Dain laissa Paspébiac le 18 juillet pour Naples avec un chargement de morue séchée. De Naples alla à Trapani et de Trapani ici avec une cargaison de sel. mit de nouveau à la voile pour Jersey le 28 novembre avec une cargaison de morue séchée devant être envoyée plus tard aux îles.

Barque "C. R. C." capitaine John Ahier.

Le "C. R. C." laissa la rade de Paspébiac le 18 août avec une cargaison de morue séchée pour Naples.

Goëlette "Onésime" capitaine John McKeown.

Ce bâtiment partit de Paspébiac le 18 septembre avec un chargement de morue pour Civita Vecchia.

Brigantin "Zebiato," capitaine Vincent.

Quitta ce port pour Naples le 18 octobre avec une cargaison de morue séché.

Goëlette "Hémétope," capitaine Philippe Carvel.

Fit cet été deux voyages à Boston avec deux chargements de hareng saumuré. Passa au dernier voyage par Sydney et revint ici chargé de charbon et prit de nouveau une cargaison de morue et mit à la voile pour Naples le 26 octobre.

Barque "C. Columbus," capitaine P. Marrett.

Partit de Paspébiac le 24 octobre avec de la morue séchée pour le marché de Naples.

Brigantin "Reaper."

Bâtiment neuf, lancé cet été des chantiers de la maison Robin à Paspébiac, le "Reaper," ayant une cargaison de grandes morues sèches, mit à la voile le 24 novembre pour Oporto.

Brick "Homely."

Ce bâtiment, avec une cargaison de morue séchée en barils, laissa le port de Paspébiac le 10 novembre pour Rio de Janeiro.

Barque "Markwell."

Cette barque laissa ce port le 28 novembre pour Jersey ayant à son bord une cargaison de poisson et d'huile.

Goëlette "Dit-on."

Ce bâtiment quittait ce port le 16 novembre pour Bristol avec un chargement de 60 tonneaux d'huile de foie de morue.—(26 tonneaux d'huile furent aussi expédiés par le "C. T. Sutton,"—bâtiment appartenant à la maison LeBoutillier et Frères.

Morue exportée par la maison Robin en 1864, 41,007 quintaux. 126 tonneaux d'huile de foie de morue, 2,200 barils de hareng saumuré. Morue en magasin et qui ne sera exportée qu'en 1865—10,000 quintaux.

*Vaisseaux appartenant à la maison LeBoutillier et Frères de Paspébiac.**Goëlette "Tickler," capitaine Philip Vibert—8 hommes.*

Arriva à Paspébiac le 12 mai, venant de Bristol avec une cargaison générale, chargea ensuite de morue séchée et partit pour Naples le 31 juillet avec 2,218 quintaux de morue.

Brigantin "G. D. T," capitaine Edouard LeBrun, 9 hommes.

Laissa Jersey de bonne heure ce printemps avec une cargaison générale et arriva à Paspébiac le 12 mai—alla ensuite sur la côte du Labrador, à l'Île-à-Bois, avec les pêcheurs et les passagers qui devaient passer l'été en cet endroit.—Revint ensuite à Paspébiac avec les passagers et la morue prise à l'Île-à-Bois compléta son chargement et laissa de nouveau Paspébiac le 28 octobre pour Naples avec 2,800 quintaux de morue séchée.

Brick "C. T. Sutton," capitaine Peter Soyer, 10 hommes.

Arriva à Paspébiac, venant de Jersey le 12 mai avec une cargaison générale, laissa Paspébiac le 12 juillet pour l'Angleterre avec un chargement de bois, était de retour en octobre et chargea de bois, d'huile, de morue pour Jersey. Les passagers s'en allèrent aussi à Jersey sur ce vaisseau.

Goëlette "Quiz," capitaine James Vincent, 8 hommes.

Arriva à Paspébiac le 15 mai, venant de Cadix avec une cargaison de sel. Partit de Paspébiac pour les côtes du Labrador au commencement de juin avec pêcheurs et grapiers pour les établissements de l'Île-à-Bois et de Forteau, et laissa l'Île-à-Bois le 26 septembre, pour Naples avec 2,600 quintaux de morue séchée.

Goëlette "Marie Georgiana," capitaine P. LeBrun, 8 hommes.

Vint mouiller dans le port de Paspébiac le 18 mai, venant de Jersey avec une cargaison générale.

Ce bâtiment repartit de Paspébiac, le 9 septembre, pour Naples avec 2,260 quintaux de morue séchée.

Goëlette "Pandora," capitaine John Hubert, 8 hommes.

Ce bâtiment arriva à Paspébiac, venant de Jersey, le 31 mai, avec un chargement de sel. De Paspébiac le capitaine Hubert se rendit avec son bâtiment à la Rivière-au-Tonnerre, où il chargea de morue séchée, revint à Paspébiac, et mit à la voile le 19 septembre pour Naples avec 2,200 quintaux de morue.

Brick "Teaser," capitaine Frs. De Gruchy, 10 hommes.

Apporta ce printemps du sel qu'il avait pris à Jersey. Repartit de Paspébiac, le 23 juin, avec une cargaison de morue, d'avoine, de hareng saumuré, de bardeaux etc. etc., pour la Barbade, était de retour à Paspébiac de la Barbade le 23 septembre, rapportant une cargaison de mélasse, sucre, etc., prenait de nouveau un chargement de 1800 barils de morue séchée et laissait Paspébiac pour le Brésil, le 11 octobre.

Goëlette "Adelina," capitaine LeFevre, 7 hommes.

Ce bâtiment laissa Jersey de bonne heure ce printemps avec une cargaison générale pour les établissements que la maison LeBoutillier et Frères possède sur la côte du Labrador, attendit à Forteau que la morue fut faite et partit de cet endroit le 22 septembre, avec 60 tonneaux d'huile, du hareng et des peaux de loup-marin pour Bristol.

Brick "Diana," capitaine Philip Arthur, 11 hommes.

Arriva à Paspébiac, venant de Cadix le 5 octobre avec 335 tonneaux de sel. Laissa de nouveau Paspébiac le 10 de novembre avec 2,950 barils de morue séchée, ainsi que de la morue verte, (peu) pour Bahia.

Voyages des vaisseaux du port de Gaspé et des environs et aussi des vaisseaux nolisés par les marchands de ces endroits, pendant la saison de 1864.

Vaisseaux appartenant à J. et E. Collas, marchands, établis à la Pointe St. Pierre et à Gaspé.

Goëlette "Boadicea," 106, capitaine J. F. La Forge.

Arriva de Jersey le 3 mai, avec une cargaison générale, repartit de nouveau le 21 juin pour la Barbade, avec divers produits pour les marchands dont les noms suivent :

J. et E. Collas,—407 quintaux de morue séchée, 13 barils de saumon.

Chs. Robin et Cie,—224 quintaux de morue séchée, 4 barils de saumon et 107 boîtes de hareng fumé.

De La Perrelle et Frères,—249 quintaux de morue séchée.

John Fauvels,—135 " "

G. M. Betts,—34 " "

Wm. Hyman,—94 " "

Le "Boadicea" était de retour de son voyage à la Barbade, le 22 août, avec une cargaison de sucre et prit de nouveau un autre chargement pour divers marchands et mit à la voile le 6 octobre pour Civita Vecchia, avec la quantité suivante de morue :

J. et E. Collas,—494 quintaux de morue séchée.

Wm Lindsay,—350 " "

A. Le Couteur,—482 " "

C. Veib,—658 " "

Goëlette "Cygnet," 70, J. R. Summers (vaisseau nolisé).

Arriva de Liverpool, le 16 juillet, avec une cargaison de sel, partit du Bassin de Gaspé, le 4 août, allant à Cadix avec 1,480 quintaux de morue séchée pour J. et E. Collas.

Goëlette "True Blue," 96, capitaine J. Le Gros (nolisé).

Arriva à Gaspé, le 10 septembre, venant de Cadix avec du sel, repartit de Gaspé le 12 octobre pour Naples avec un chargement de 2,300 quintaux de morue séchée pour J. et E. Collas.

Brick "Brothers," 173, capitaine A. Le Huguet.

Arriva à Gaspé, le 7 septembre, avec du sel de Cadix, mit à la voile le 23 novembre (capt. John Vibert), pour Rio de Janeiro avec 2,310 barils de morue séchée pour J. et E. Collas.

Goëlette "Summer Fly" (nolisé) capt. J. Foster, 69 tonneaux.

Arriva de Cadix le 8 septembre avec une cargaison de sel, et partit du Bassin de Gaspé pour retourner à Cadix le 25 octobre avec 1650 quintaux de morue séchée pour J. et Elias Collas.

Brigantin "Chance" 134 tonneaux, capt. Thomas Vibert.

Arriva de New-York le 26 septembre apportant différents produits et mis de nouveau à la voile le 23 novembre pour Jersey avec la cargaison suivante :—

J. et E. Collas,—1749 quintaux de morue séchée; 32 barriques d'huile de foie de morue; 24 barils de morue saumurée et différents articles.

J. Le Couteur,—4 barriques d'huile de foie de morue.

De La Perrelle et Frères,—1 barrique d'huile de foie de morue et 180 quintaux de morue séchée.

Goëlette "Warrior" (bâtiment neuf, lancé cet automne des chantiers de MM. J. et E. Collas, à la Pointe St. Pierre) 94 tonneaux, capt. A. Le Huguet.

Ce vaisseau mit à la voile pour Viana, (Portugal), le 23 novembre, avec :

250	quintaux de morue séchée	pour J. et E. Collas.
1600	" " " "	Thomas Savage.
195	" " " "	Chs. Veib.
191	" " " "	Wm. Lindsay.
128	" " " "	J. Le Couteur.

Vaisseaux nolisés par Wm. Hyman (Grande Grave) Goëlette "Belus" 88, capitaine C. LeMaitre.

Arriva de Jersey avec une cargaison générale, le 4 mai et partit du Bassin de Gaspé le 15 juin pour Cadix, avec :

1030	quintaux de morue séchée	pour Wm. Hyman.
50	" " " "	De La Perrelle et Frères.
312	" " " "	J. et Elias Collas.

revint de Cadix le 13 août avec du sel et mit de nouveau à la voile le 25 novembre pour Civita Vecchia, avec 2010 quintaux de morue séchée pour Wm. Hyman.

Goëlette "Richard" 89, capitaine J. Luce.

Venant de Terre-neuve.—Partit du Bassin de Gaspé le 23 septembre pour Cadix, avec 1995 quintaux de morue séchée pour Wm. Hyman.

Goëlette "Queen of the Isles" 77, capitaine John James.

Arriva le 26 août, venant de Cadix avec un chargement de sel, mit à la voile pour Cadix, le 7 octobre, avec 1734 quintaux de morue séchée pour Wm. Hyman.

Goëlette "Azalea" 64, capitaine C. Wakeham.

Arriva le 29 août avec une cargaison de sel de Cadix, déchargea son sel et laissa le Bassin de Gaspé pour Cadix, le 29 octobre, avec 1558 quintaux de morue séchée pour Wm. Hyman.

Vaisseaux appartenant à John Fauvel, Marchand de la Pointe St. Pierre, ainsi que ceux nolisés par lui.

Brigantin "Aura," 90, capitaine J. Ahier.

Arriva le 23 mai, apportant de Jersey une cargaison générale, prit un chargement et partit de Gaspé pour Cadix, avec :

1307 quintaux de morue séchée..... John Fauvel.
 900 quintaux de morue séchée..... John LeBoutillier ;
 revint en lest et repartit de nouveau de Gaspé, le 12 novembre pour Naples, avec :
 1307 quintaux de morue séchée..... John Fauvel.
 664 quintaux de morue séchée..... F. et M. L'Espérance.

Brigantin "Jefferey," 70, capitaine W. J. Renney, (vaisseau nolisé).

Arriva à Gaspé le 11 juillet en lest, venant de Terre-neuve, et mit à la voile du Bassin de Gaspé le 24 août pour Cadix, avec :

600 quintaux de morue séchée..... John Fauvel.
 1000 quintaux de morue séchée..... F. et M. L'Espérance.

Vaisseaux appartenant à John LeBoutillier, et vaisseaux nolisés par lui.

Brigantin "St. Anne," 150, capitaine John Vibert.

Arriva le 27 mai au Bassin de Gaspé, rapportant une cargaison de New-York, mit de nouveau à la voile le 28 juin, pour Rio de Janeiro, avec 1819 barils de morue séchée et 89 barils de farine, pour John LeBoutillier.

Arriva à Gaspé le 14 octobre, en lest, de Bahia, prit de nouveau un chargement et mit à la voile pour Jersey le 26 novembre, avec 1918 quintaux de morue séchée ; 40 barriques d'huile de baleine ; 121 barils d'huile de baleine ; 131 barriques d'huile de foie de morue ; 39 barils d'huile de foie de morue ; 5 boîtes de fanons de baleine et vieux cuivre, pour J. LeBouthillier.

Goëlette "Alice," 68 capitaine J. F. Hulin, (vaisseau nolisé.)

Arriva à Gaspé le 13 août, venant de Swansea avec une cargaison générale et mit de nouveau à la voile pour Naples le 26 septembre, avec 1606 quintaux de morue séchée, pour John LeBoutillier.

Brigantin "Why Not," 101, capitaine J. Pollot, (vaisseau nolisé.)

Arriva de Jersey au Bassin de Gaspé le 15 août, ayant à son bord une cargaison générale d'articles pour la pêche, et mit à la voile le 1er novembre pour Ancona, avec 2348 quintaux de morue séchée pour John LeBoutillier.

Goëlette "Comet," 72, capitaine J. F. Cost, (vaisseau nolisé.)

Arriva le 29 août au Bassin de Gaspé, venant de Cadix avec du sel et partit de Gaspé le 21 octobre pour Naples, avec 1650 quintaux de morue séchée, pour John LeBoutillier.

Brick "Canada," 156, capitaine P. Horman, (vaisseau nolisé.)

Entra au Bassin de Gaspé le 4 octobre, avec une cargaison de sel pris à Cadix, mit de nouveau à la voile et partit pour Bahia, avec 2599 barils de morue séchée, pour John LeBoutillier.

Voyages des vaisseaux appartenant à la maison Fruing, de Gaspé, ou nolisés par la dite maison en 1864.

Barque "Alice Jane," capitaine Thomas N. LeGros.

Ce bâtiment arriva au Bassin de Gaspé le 17 mai avec une cargaison générale et mit de nouveau à la voile pour Jersey (en lest) le 4 juin, revint de Jersey le 18 octobre, avec sel, etc., etc., et repartit pour Jersey le 28 novembre, avec 1366 quintaux de morue séchée, pour Wm. Fruing & Cie.

Wm. Fruing et Cie.—95 barriques d'huile de foie de morue, 4 barils de noues de morue, vieux cuivre, 60 tonnes de bois (pin.)

Lowndes, Brothers,—6 boîtes de fanons de baleine.

Wm. Hyman,—Vieux cuivre.

Lowndes Brothers,—28 quintaux de morue séchée.

Alexandre et Le Gresley,—401 “ “

Abraham Le Brun,—350 “ “

“ “ 231 “ “

Thomas Le Gros,—4 barriques d'huile de foie de morue, 17 barils d'huile de foie de morue, 10 barriques de rache, 6 barils de rache, 533 peaux de loup-marin, 35 barils de maquereau.

Brigantin 'Griffin' 98, capitaine P. Le Boutillier.

Arriva de Liverpool à Gaspé le 13 de juin avec du sel et mit à la voile le 28 juin pour Rio de Janeiro avec :

1149 barils de morue séchée..... Wm. Fruing et Cie.

340 “ “ “ Ths. Savage.

103 “ “ “ Alexandre et Le Gresley.

de Rio de Janeiro, alla à New-York avec un fret et de New-York à Gaspé où il arriva le le 21 novembre, prit une cargaison et partit pour Naples le 29 novembre avec 2400 quintaux de morue séchée pour Wm. Fruing et Cie. ●

Goëlette 'Favorite', 63, capitaine E. Hu'in,

Arriva à Gaspé le 28 juin, revenant de Falmouth avec une cargaison générale et repartit le 8 juillet pour Cadix avec 1642 quintaux de morue séchée pour Wm. Fruing et Cie.

Goëlette 'H. R. S.' 59, capitaine T. Hacquoil,

Fit son entrée au Bassin de Gaspé, venant de Swansea avec une cargaison, le 1er juillet et repartit de Gaspé pour la Barbade le 14 juillet avec :

421 quintaux de morue séchée..... Wm. Fruing et Cie.

41 “ “ “ Thomas Savage.

115 barils de hareng saumuré..... “ “

et était de retour à Gaspé le 21 septembre avec une cargaison de sucre, mélasse etc., (ce bâtiment fit naufrage en octobre à la Rivière-aux-Renard.)

Goëlette 'Wave' 83, capitaine A. Allary (vaisseau nolisé.)

Arriva au Bassin de Gaspé le 25 juillet, apportant une cargaison de sel pour la maison Fruing—(fit naufrage à Percé en octobre.)

Goëlette 'Queen', 119, capitaine H. Hodge (vaisseau nolisé.)

Apporta de Cadix une cargaison de sel et arriva à Gaspé le 6 août, mit de nouveau à la voile du Bassin de Gaspé le 7 septembre pour Naples avec 294⁹ quintaux de morue séchée pour Wm. Fruing et Cie.

Goëlette 'Kate', 99, capitaine C. Russell (vaisseau nolisé.)

Vint de Cadix à Gaspé avec une cargaison de sel ou elle arriva le 8 août, prit un chargement et repartit pour Naples le 10 septembre avec :

1393 quintaux de morue séchée..... Wm. Fruing et Cie.

1108 “ “ “ Alexandre et Le Gresley.

Goëlette 'Cambria' 108, capitaine H. Strike.

Vint de Cadix à Gaspé avec du sel le 29 août, et mit à la voile pour Naples le 1er octobre avec 2674 quintaux de morue séchée pour Wm. Fruing et Cie.

Goëlette 'Gazelle' 81, capitaine John Lewis (vaisseau nolisé.)

Vint de Cadix le 7 septembre avec du sel, et partit du Bassin de Gaspé le 10 octobre pour Civita Vecchia avec 1906 quintaux de morue séchée pour Wm. Fruing et Cie.

Goëlette 'Azorean Lass' 105, capitaine J. S. Stone (vaisseau nolisé.)

Vint de Cadix avec une cargaison de sel à Gaspé le 10 septembre, et repartit du Bassin de Gaspé le 4 novembre pour Naples avec 2850 quintaux de morue séchée pour Wm. Fruing et Cie.

Goëlette 'Foz', 95, capitaine John Hulín.

Ce bâtiment prit une cargaison de sel à Cadix pour Gaspé où il arriva le 5 octobre et le 24 novembre il repartait du Bassin de Gaspé pour Naples avec 2316 quintaux de morue séchée pour Wm. Fruing et Cie.

Brigantin 'Shamrock', 131, capitaine Abr. Hacquoil.

Apporta de Cadix une charge de sel et arriva à Gaspé le 13 octobre, repartit de nouveau du Bassin de Gaspé le 17 novembre avec :

1292 quintaux de morue séchée	Wm. Fruing et Cie.
1734 " " " "	Thomas Le Gros.

Brigantin 'Hibernica' 165, capitaine J. W. Alexandre.

Vint de Londres en lest et arriva à Gaspé le 19 octobre et repartit de Gaspé le 21 de novembre, s'en allant à Bahia avec :

2,022 barils de morue séchée	Wm. Fruing et Cie.
181 " " " "	F. Le Brun.
530 " " " "	Thomas Le Gros.

*Voyages des vaisseaux appartenant à De La Perrelle et Frères ou nolisés par eux, Marchands à New-Port et à Natashquan.**Brigantin 'Francis and Anne', 93, capitaine Ed. Vibert.*

Partit de Jersey avec une cargaison générale et arriva au Bassin de Gaspé le 6 juin. Ce vaisseau repartit de nouveau de Gaspé le 16 septembre pour Cadix avec 2,215 quintaux de morue séchée pour De La Perrelle et Frères.

Les MM. De La Perrelle expédièrent encoré d'autre morue par le "Boadicea," "Chance," "Belus," et "Ariel," comme on a pu le voir.

*Vaisseaux nolisés par Thomas Savage, marchand à l'Anse-du-Cap.**Goëlette "Inez", 108, (vaisseau nolisé).*

Ce vaisseau vint de Cadix avec une cargaison de sel et arriva au Bassin de Gaspé le 4 juillet. Repartit de nouveau de Gaspé le 9 août pour Naples avec 2,570 quintaux de morue séchée et 101 barils de hareng pour Ths. Savage.

Brick 'Agnès', 177, capitaine Thomas Hodge (vaisseau nolisé.)

Vint de Terre-neuve en lest et arriva à Gaspé le 4 novembre et repartit de nouveau pour Bahia le 12 novembre avec 2,730 barils de morue séchée pour Ths. Savage.

M. Savage exporta aussi d'autre morue par le "Warrior" le "Griffin" et "l'H. R. S."

*Vaisseau nolisé par F. et M. Lespérance, marchands au Grand-Etang et à la Rivière-au-Bouleau.**Brig "Harmony", 137, capitaine R. Bartrand.*

Arriva à Gaspé, venant de Terre-neuve en lest le 23 septembre et repartit du Bassin de Gaspé le 15 novembre pour Cadix, avec :

1,000 quintaux de morue séchée....	F. et M Lespérance.
1,142 " " " "	J. LeBoutillier.
1,140 " " " "	Lowndes, Brothers.

F. et M. Lespérance envoyèrent aussi de la morue par l'*Aura* et le *Jeffery*, etc.

*Vaisseaux nolisés par N. Dumaresq, marchand de la Grande Grave.**Goëlette 'Bee', 51, capitaine Briard.*

Ce vaisseau parti de Gaspé le 11 octobre pour Civita Vecchia avec :

500 quintaux de morue séchée.....	N. Dumaresq.
600 " " " "	A. Payn.

Goëlette 'Ariel', 103, capitaine Thomas Robin.

Arriva au Bassin de Gaspé le 9 septembre, venant de Cadix avec une cargaison de sel, et repartit de nouveau de Gaspé pour l'Espagne avec :

400 quintaux de morue séchée.....	N. Dumaresq.
400 " " " "	J. Fauvel.
650 " " " "	A. Payn.
833 " " " "	De LaPerrelle et Frères.

*Voyages des bâtiments de F. Painchaud, marchand aux Iles-de-la-Madeleine.**Goëlette 'Marie Alva,' capitaine C. Bourques,*

Arriva à l'Île Amherst, venant de Montréal, avec sel et provisions, le 15 mai. Fut employée pendant l'été à la pêche de la morue. La 'Marie Alva' laissa le port d'Amherst le 6 octobre avec 3,000 gallons d'huile de morue, de la grande morue et du maquereau pour Halifax.

Goëlette 'A. Painchaud,' capitaine P. Gaudier,

Arriva le 1er mai à Amherst, venant de Montréal, avec des provisions—Valeur £1,000. Repartit d'Amherst le 10 juin pour Montréal avec 6,000 gallons d'huile de loup-marin et était de retour à Amherst le 15 juillet avec des provisions. Le 10 septembre l' 'A. Painchaud' remettait de nouveau à la voile pour Halifax avec 2,000 peaux de loup-marin et 600 quintaux de morue sèche. Revint aux Iles-de-la-Madeleine le 8 octobre et devait repartir sous peu pour aller à Caraquette chercher une cargaison d'huîtres pour Montréal.

Goëlette 'Cutter,'

Fit pendant l'été la pêche de la morue sur la côte du Labrador et à l'entour des Iles-de-la-Madeleine et devait partir dans le mois d'octobre pour Halifax avec 600 quintaux de morue.

Goëlette 'Loup-Marin,'

Devait partir le 20 octobre avec 500 quintaux de morue séchée pour Halifax.

Goëlette 'Président,' capitaine Martnet,

Fut employée à la pêche de la morue cet été et devait partir le 20 octobre pour Halifax avec 500 quintaux de morue séchée.

Goëlette 'Fleet Wing,' capitaine J. Lacombe,

Devait partir pour Montréal dans le mois d'octobre avec 500 barils de morue verte, du maquereau, de l'huile, etc., etc.

M. William Johnston, marchand au Havre-aux-Maisons, exporta aussi dans 5 à 6 goëlettes environ 2,000 quintaux de morue séchée à Halifax, environ 9,000 gallons d'huile de loup-marin et 1,200 gallons d'huile de foie de morue, sans compter plusieurs milliers de peaux de loup-marin, du hareng et du maquereau.

M. Clarence Hamilton, marchand à New-Carlisle, dans la Baie des Chaleurs, et qui a deux établissements de pêche sur la côte nord du fleuve St. Laurent, un à la Longue Pointe et l'autre à la rivière Moisie, exporta aussi cette année en Espagne, dans son bâtiment le 'Mingan' environ 2,000 quintaux de morue séchée.

CONTINUATION DE LA LISTE DES POISSONS DU GOLFE ET DU FLEUVE
ST. LAURENT.

LUCIOPERA AMERICANA.

Français,—*Le Sandre d'Amérique*, nom vulgaire en Canada, *Doré*.

Anglais—*American Sandre*, *American Pike-Perch*, *Yellow Pike-Perch*,
vulgar name, *Dory*.

De l'ordre des *Acanthoptérygiens*, de la famille des *Percoides*, du genre *Sandre*
ou *Lucio-Perca*.

Ce ne peut être par analogie qu'on a donné, en Canada, à la variété de poisson qui
m'occupe en ce moment son nom vulgaire, car le poisson connu partout sous le nom français
de la Dorée (et quelquefois poisson de St. Pierre) et sous celui de John Dory en Angle-
terre est un tout autre poisson que le Sandre ; on sait que la Dorée est un scombréroïde, le
Zeus Faber, au corps court et très comprimé, à la nageoire dorsale à rayons spinaux très
longs et filiformes, et dont les côtés présentent des reflets métalliques et sont rayés de
bandes jaunâtres.

Ce ne peut pas être non plus à cause de sa ressemblance avec la Dorade ou le Cyprin
Doré de Chine. Celui-ci est un poisson rouge qui appartient à la famille des Cyprins et
par conséquent n'a qu'une seule nageoire dorsale composée de rayons mous.

Je pense que c'est plutôt à l'apparence lustrée et aux reflets dorés que présentent à
certaines époques de l'année le Serran d'Amérique qui lui ont valu son nom de Doré sous
lequel il est universellement connu en Canada.

Du reste qu'on lui donne le nom que l'on voudra il n'en est pas moins un des meilleurs
poissons que nourrissent les eaux douces du Canada et des pays voisins.

Sa chair est saine et délicieuse à manger, mais c'est surtout le printemps et l'automne
qu'on l'estime davantage.

Sa longueur moyenne est de quinze pouces, mais il peut atteindre deux pieds et
même plus.

Sa couleur est olive sur le dos, plus pâle sur les côtés qui portent quelques taches d'un
brun noirâtre et reflètent des teintes dorées, et bleu argenté sous le ventre.

A sa tête on remarque des petites taches de verdâtre, de brun, et de gris, et sur la
première dorsale il y a des taches noires.

Voici la formule des rayons des nageoires de plusieurs spécimens pris à Montréal, à
Québec, et plus bas dans le fleuve St. Laurent, que j'ai examinés avec beaucoup de soin.

1ère D. 13.1.20 ; P. 15 ; V. 1.5 ; A. 1.12 ; C. 18

2ème D. 12.1.20 ; P. 15 ; V. 1.5 ; A. 1.12 ; C. 18

3ème D. 13.1.20 ; P. 15 ; V. 1.5 ; A. 1.13 ; C. 18

4ème D. 15.1.21 ; P. 15 ; V. 1.5 ; A. 1.14 ; C. 18

La bouche de ce poisson qui est grande et armée de fortes dents qui font de lui un
dangereux ennemi pour les autres poissons. On remarque à la partie antérieure de chaque
mâchoire deux dents longues et pointues qui font l'office de canines et donnent au Doré
une apparence redoutable. Avec des moyens d'attaque si puissants et sa force et son
agilité bien connue il peut facilement se livrer à ses goûts de voracité que tout le monde
lui connaît.

On pense que comme les brochets, auxquels ils ressemblent sous certains rapports, les
sandres détruisent beaucoup de petits poissons dont ils font leur nourriture habituelle.

On prend le Doré à la ligne et à la seine. Il abonde surtout dans les environs de
Sorel.

Il fraie le printemps près des rivages et dans les endroits où l'eau est tranquille.
Les ovaires des femelles contiennent un grand nombre d'œufs.

LUCIO-PERCA CANADENSIS—SMITH.

Français—*Sandre du Canada*.

Anglais—*Canadian Sandre*, *Green Pickering*.

Cette variété de sandre plus petite que la précédente a été trouvée dans le fleuve St.
Laurent ; et s'il faut en croire les auteurs elle serait particulière au Canada.

Ce qui la distingue surtout c'est que le bord postérieur de l'opercule est armé de cinq épines qui se voient bien distinctement tandis que dans l'espèce américaine le bord postérieur du même appareil est uni.

D'ailleurs la couleur d'un vert olivâtre de son dos et les couleurs plus foncées de toutes les parties du corps seraient suffisantes, avec sa taille plus petite, pour en faire une variété à part, s'il n'y avait pas cette marque distinctive.

D'après Richardson et Smith les rayons de ses nageoires seraient comme suit :

D. 12.1.17 ; P. 12 ; V. 1.15 ; A. 12 ; C. 17 ;

Je crois que ce poisson est rare dans le fleuve St. Laurent, quoique ce soit une variété canadienne.

Sa chair à le même goût que l'espèce précédente. Et il n'y a pas de doute que ses habitudes ne soient aussi les mêmes.

Il y a encore une troisième variété de Doré, c'est le *lucio perca grisea*. On dit qu'il se trouve avec le *lucio perca americana*. Comme l'indique son nom sa couleur est grise, c'est un poisson de petite taille, mais aussi bon à manger que les variétés précédentes.

CENTRARCHUS ÆNEUS—CUVIER.

Français—*Centrarque bronze*. En Canada, *Achigan vert*.

Anglais—*Rock Bass*. *Fresh water bass*.

De l'ordre des *Acanthoptérygiens*, de la famille des *Percoides*, du genre *Centrarque*.

Ce poisson est bien commun dans les eaux douces du Canada, surtout dans le fleuve St. Laurent.

Il mord facilement aux appâts naturels et artificiels. Sa pêche est très amusante et fait les délices de ceux de nos messieurs du *sport* qui ne peuvent se donner le luxe de la pêche du saumon ou de la truite.

On le voit très souvent sur nos tables, car sa chair est ferme, saine et très estimée.

Sa chair se rapproche de beaucoup de celle du *potomis* avec lequel on pourrait le confondre quelquefois, mais il est en général plus gros que ce dernier poisson.

Sa couleur générale est d'un bronze mélangé de vert. A la partie postérieure de l'appendice de l'opercule, il y a une tache noire remarquable. La ligne latérale est bien prononcée et suit la ligne du dos.

En dessous de cette ligne on distingue de dix à douze lignes parallèles de petites taches noires de forme carrée sur un fond d'un jaune gris qui donne une apparence rayée à cette partie du corps du poisson. L'œil est grand avec une prunelle bleue, l'iris est jaune.

La longueur ordinaire de l'achigan vert est de 8 à 9 pouces. Le spécimen que j'ai étudié le plus attentivement avait :

En longueur.....	7½ pouces.
En largeur.....	3 “
En épaisseur.....	1½ “

Les rayons des nageoires étaient comme suit :

D. 10.11 ; P. 14 ; V. 1.5 ; V. 6.11 ; C. 18

Les rayons antérieurs de la dorsale, de l'anale, de même que le premier de la ventrale sont fortement épineux et servent sans doute d'armes défensives à ce genre de percoides.

La bouche de ce poisson, qui appartient à une espèce particulière à l'Amérique, est de moyenne grandeur—elle est armée aux mâchoires, au vomer, aux os palatins et pharyngéens de dents nombreuses, petites, coniques et recourbées.

POMOTIS VULGARIS—CUVIER.

Français—*Le Pomotis commun*. En Canada, *Crapais*.

Anglais—*Sun-fish*, *Pond-fish*.

De l'ordre des *Acanthoptérygiens*, de la famille des *Percoides*, du genre *Pomotis*.

Ce joli petit poisson qui comme l'espèce précédente est particulier aux eaux douces de l'Amérique, se trouve abondamment dans toutes les rivières du Canada où il est bien connu sous le nom populaire de Crapais.

Sa chair est ferme en tout temps de la saison et très-bonne à manger. Il n'acquiert jamais une grande taille.

Sa forme très-comprimée, ses vives couleurs et surtout la tache noire bordée de rouge vermillon qui colore le bord postérieur de l'opercule, les fait distinguer facilement de ses congénères.

Les principales dimensions d'un spécimen que je me suis procuré à Montréal étaient comme suit :

Longueur totale	6½	pouces.
Largeur	3	“ et 7 lignes.
Épaisseur	1	“ et 1 ligne.
D. 10 rayons épineux.....	10	moux.
P. 12 rayons	“	“
V. 1 “	“	5 “
A. 3 “	“	9 “
C. 16 ⅓	“	“

Les deux rayons du milieu de la caudale sont plus espacés que les autres.

Couleur, brun olivâtre sur le dos et sur les côtés, jaunâtre sous le ventre, avec des petites taches jaunâtres sur les côtés.

Ces poissons aiment les eaux tranquilles, surtout où il pousse des herbes aquatiques. On le prend facilement à la ligne et à la seine.

ASPIDOPHORUS, LACÉPÈDE—AGONUS, BLOCK—PHALANGISTA, PALLAS—CATTUS CATA-PHRACTUS—LINNÉ.

Français—*Aspidophore*.

Anglais—*Armed Bull head*, *Pogge*.

De l'ordre des *Acanthoptérygiens*, de la famille des *Joues Cuirassées*, du genre *Aspidophore*.

Le spécimen d'après lequel je fais la description qui va suivre, m'a été fourni par M. Elias Collas, de la Pointe St.-Pierre, sur la côte de Gaspé; il avait été pris dans un filet dans les environs de cet endroit.

Longueur totale	7½	pouces.
Longueur de la tête.....	1½	“
Longueur du corps.....	5¼	“
Longueur de la nageoire caudale.....	¾	de pouce.

Ce poisson dont la tête est fortement cuirassée par des plaques surmontées d'épines, comme le sont en général tous les membres de cette famille et dont le corps est recouvert dans toute sa longueur par de fortes écailles terminées en pointes, a la forme d'une pyramide très allongée.

La tête est plus grosse que le corps.

Les yeux sont grands, un peu tournés en haut et l'iris est jaune.

La bouche est de grandeur moyenne avec des dents très-fines à la mâchoire supérieure ainsi qu'à la mâchoire inférieure. Il n'y a pas de dents au vomer.

Le museau se termine par une protubérance cornée, creusée à sa partie supérieure ayant de chaque côté une épine courte recourbée en arrière.

A la commissure des lèvres de chaque côté, on trouve 4 barbillons dont un supérieur et trois autres (dont le supérieur est le plus long) sur la même ligne que la mâchoire inférieure; et un peu plus en avant qu'à la moitié de la même mâchoire, il y a aussi de chaque côté un barbillon bifurqué d'un quart de pouce de longueur; les autres ont jusqu'à un demi pouce de longueur.

La forme du corps de ce poisson depuis la tête jusqu'au commencement du tiers postérieur est octogonale; elle est due au huit rangées de plaques écailleuses qui le recouvrent. Plus loin les deux rangées du dos et celles du ventre viennent se fondre en une seule rangée et depuis là jusqu'à la queue il a la forme hexagonale.

Il y a deux nageoires dorsales. La première est placée à 7½ lignes de distance de la tête, elle a 5½ lignes de largeur à sa base et 7 rayons. La deuxième à 5 lignes en arrière de la première, est composée de 7 rayons aussi.

Les pectorales sont longues de 1½ pouce et composées de 15 rayons. Elles sont susceptibles de se dilater beaucoup.

Les ventrales sont placées au-dessous des pectorales et se composent de 3 rayons dont le premier est court et épineux.

L'anale de $\frac{1}{4}$ de pouce de longueur à sa base a 8 rayons, elle est placée un peu en avant de la deuxième dorsale.

On compte 11 rayons dans la nageoire caudale.

D. 7. 7; P. 15; V. 1.2, A. 8; C. 11;

Ce poisson est commun aux mers d'Europe et d'Amérique. Mais on le trouve principalement au nord, sur la côte du Labrador, du Groënland et de la Norvège.

GASTEROSTEUS PUNGITIUS.

Français—*Épinoche à dix épines.*

Anglais—*Ten spined Stickle-back.*

De l'ordre des *Acanthoptérygiens*, de la famille des *Joues Ovirassées*, du genre *Gasterosteus*.

Ce poisson, un des plus petits du Canada, habite les eaux douces et les eaux salées. Sa longueur moyenne est de 2½ pouces. La mâchoire inférieure est plus longue que la supérieure et la bouche est relevée.

Le corps est nu, c'est-à-dire qu'il n'est pas recouvert de plaques écailleuses, comme cela a lieu dans la variété à trois épines que j'ai décrite l'année dernière dans mon rapport. La queue est carenée et couverte d'écailles de chaque côté. La ligne latérale est bien marquée. Couleur brune sur le dos, olivâtre sur les côtés qui sont marqués de petits points noirs, et argenté sous le ventre.

Depuis la ligne latérale jusqu'au dos il y a des lignes diagonales qui sont bien distinctes.

Les œufs des femelles sont jaunâtres et ont une demie-ligne de diamètre.

Le caractère distinctif de cette variété c'est qu'elle a sur le dos entre la tête et la nageoire dorsale 10 épines d'une ligne de longueur à peu près qui penchent alternativement à droite et à gauche. Ces épines sont toutes mobiles et se couchent sur le dos à la volonté du poisson.

Voici comment sont distribués les rayons des nageoires.

D. 9; P. 10; V. 1; A. 1.9; C. 12;

La ventrale est une forte épine qui se soude à un os appelé inconnu et dont l'épinoche se sert comme d'une arme puissante, quant elle le veut. À l'état de repos cette épine s'appuie sur le ventre le long d'une plaque écailleuse.

J'ai trouvé beaucoup de spécimens de cette variété dans le ruisseau de la Pointe-aux-Esquimaux.

Elle existe aussi sans doute dans quelque autre lieu du Canada. On en trouve qui n'ont que neuf épines sur le dos au lieu de dix.

Ce poisson ressemble plus par ses caractères généraux au *Gasterosteus* d'Europe à 10 épines qu'au *Gasterosteus Occidental* de Cuvier, et voilà pourquoi je lui ai donné le titre de *Pungitius*.

J'ai recueilli dans le même ruisseau de la Pointe-aux-Esquimaux plusieurs spécimens d'une variété d'épinoches à quatre épines sur le dos, les deux premières grandes et les deux dernières ou postérieures plus petites de moitié et plus rapprochées l'une de l'autre.

Par la forme générale ces épinoches sont semblables aux épinoches à trois épines. Elles avaient les plaques écailleuses sur chaque côté du corps qui distinguent le *Gasterosteus Aculeatus*.

Les nageoires sont comme suit :

D. 9; P. 9; V. 1; A. 1 8; C. 9 ou 10;

Cette variété, si c'en est une, ne peut-être le *Gasterosteus Quadracus* de Mitchell, et encore bien moins le *Gasterosteus Apelles* de Cuvier.

Peut-être que la quatrième épine qui la distingue n'est-elle qu'une anomalie chez ce poisson.

PREPILUS CRYPTOSUS—CUVIER—RHOMBUS CRYPTOSUS—CUVIER ET VALENCIENNES—
RHOMBUS TREVIANTHUS—DE KAY.

Français—Le *Rhombe à Fo settes*—Cuvier.

Anglais,—The *three Spined Prepilus*—Storer; the *Short finned Harvest-fish*—De Kay.

Je décris ce poisson qui est rare sur nos côtes d'après un spécimen pris à la Pointe St. Pierre; c'est encore M. Elias Collas qui me l'a procuré.

Longueur du corps du poisson.....	4½ pouces.
“ de la queue “	1½ “
Longueur totale “	5½ “
Hauteur du corps “	2 “
Epaisseur “	1½ “

Longueur depuis la partie antérieure du museau jusqu'à la partie postérieure des ouies, 1 pouce et ½.

Longueur de la nageoire pectorale 1½ pouce.

Le corps de ce poisson qui a la forme elliptique, est très comprimé.

La ligne de contour de l'abdomen est plus arrondie que celle du dos.

Le museau est tronqué. Les écailles sont petites et à peine visibles.

La ligne latérale court presque parallèlement à la ligne de contour du dos elle est un peu plus soulevée et écailléeuse.

Il y a aussi deux autres lignes sur les côtes de ce poisson, une droite, creusée, qui court depuis la queue jusqu'à l'origine de la ligne latérale au dessus du préopercule et l'autre plus basse et moins distincte et aussi creusée, commence à la partie inférieure de la nageoire dorsale et court parallèlement à la ligne de contour de l'abdomen jusqu'à la queue.

Sur le dos du poisson de chaque côté et commençant par la partie antérieure de la nageoire dorsale et s'étendant en arrière, j'ai compté sur le côté droit quatre, et sur le côté gauche vingt quatre petits trous qui paraissent être les orifices des glandes muqueuses; et, au-dessous de chacun de ces trous, on remarque une petite fossette qui se dirige en haut vers les nageoires dorsales.

Les yeux sont grands, la prunelle est bleuâtre et l'iris jaune. Narines doubles. Dents très petites aux mâchoires supérieures et inférieures et aussi du pharynx. La langue est mince et libre.

La nageoire dorsale s'étend depuis l'extrémité du tiers antérieur du dos jusqu'à la queue; elle est composée de trois rayons épineux et de quarante-cinq rayons mous. Les rayons antérieurs sont plus longs que les autres.

On compte à la pectorale vingt-cinq rayons mous dont ceux du milieu sont les plus longs.

La ventrale n'existe pas.

A l'anale il y a trois rayons épineux courts, le premier et le troisième se dirigent en arrière et le deuxième en avant, et trente-neuf rayons mous.

La caudale est très échancrée et se compose de dix-neuf rayons mous plus $\frac{5}{8}$.

On trouve sur chaque côté du poisson et principalement à la partie postérieure, des petites plaques écaillées, soulevées, ayant une forme arrondie. Elle sont très visibles et ont des teintes métalliques.

La couleur générale du Rhombe est d'un beau blanc argenté sur le ventre et sur les côtés, un peu plus foncé sur le dos.

ZOARCES LABRASUS—CUVIER.

Français,—*Zoarces à grosses lèvres*; improprement appelé en Canada *Chat de Mer, Congre*.

Anglais,—*Large-lipped Bleung, Eel-shaped Bleung, Thick-lipped Eel-Pont*.

De l'ordre des *Acanthoptérygiens*, de la famille des *Gobéoides*, du genre *Zoarces*.

Ce poisson qui est tout-à-fait un habitant des eaux de la mer se rencontre sur presque toutes les côtes du golfe St. Laurent.

Nos pêcheurs en prennent souvent en pêchant à la morue. Il ne leur est d'aucune utilité cependant, car quoique la chair soit saine et bonne on n'en mange pour ainsi dire jamais en Canada.

Les noms de Chat de Mer et de Congre que lui donnent nos pêcheurs sont impropres ; le premier de ces noms convient plutôt à l'Anarrhique Loup ; et le Congre véritable n'a encore jamais été vu dans nos eaux du gelfe.

Voici les proportions du Zoarcès, comme on le trouve généralement dans nos eaux.

Longueur 24 pouces. Largeur $3\frac{1}{2}$ pouces

Les nageoires sont comme suit :

D. 95 rayons 17 pouces de longueur.

P. 17 " 3 "

V. 4 " $\frac{1}{4}$ de pouce.

A. 76 " $14\frac{1}{2}$ pouces.

C. 63 "

Entre la dorsale et la caudale il y a de 7 à 9 épines, c'est-à-dire que ces deux nageoires se trouvent pour ainsi dire jointes l'une à l'autre par des rayons épineux mais très courts.

La bouche est grande et les lèvres sont épaisses et pendantes.

Les deux mâchoires sont armées de trois rangées de dents fortes et coniques. Il y a aussi des dents sur les os pharyngéens.

Couleur, tête noirâtre ; corps, brun olive avec taches brunâtres. Dorsale, brun olive avec taches noirâtres courant sur plusieurs rayons ; caudale, brun olive et chaque rayon est tacheté de noir.

On remarque un tubercule anale.

CTENOLABRUS UNINOTATUS.

Français—*Cténolabre Mouché.*

Anglais—*Spotted Bergall.*

De l'ordre des *Acanthoptérygiens*, de la famille des *Labroïdes*, du genre des *Cténolabres*.

J'ai recueilli, au mois d'octobre dernier, un spécimen de cette variété de Cténolabre dans le Bassin de Gaspé. Il avait deux pouces et demi de longueur et quatre lignes et demie de largeur.

Sa couleur était olivâtre, ses écailles petites et bien marquées. La bouche était grande et les yeux noirs.

La formule des nageoires était celle-ci :

D. 17.10 ; P. 14 ; V. 1.5 ; A. 3.10 ; C. 13 $\frac{1}{4}$

Les rayons antérieurs de la dorsale, de la ventrale, et de l'anale étaient épineux comme dans le cténolabre chayset que j'ai décrit l'année dernière. Mais ce qui distingue surtout le cténolabre mouché et ce qui lui a valu son nom, c'est une tache bleuâtre de forme ovulaire d'environ une ligne de diamètre sur les trois premiers rayons mous de la dorsale.

Plusieurs naturalistes disent que ce poisson n'est autre que le jeune du cténolabre chayset qui à l'âge adulte perdrait la tache du cténolabre mouché, d'autres au contraire soutiennent que c'est une variété distincte qui n'acquiert jamais de grandes proportions.

Je suis enclin à adopter cette dernière opinion, d'autant plus qu'elle est appuyée par la grande autorité de Cuvier. Ce petit poisson paraît avoir du reste les mêmes habitudes et fréquentent les mêmes eaux que le chayset.

HYODON SERGISUS.

Français—*Hyodon*. En Canada, *Laquaiche*. Les voyageurs des pays hauts l'appellent *Nacaiche*.

Anglais—*Hyodon*. *River Moon-eye*. *Moon-eye herring*.

De l'ordre des *Malxoptérygiens abdominaux*, de la famille des *Clupéoides*, du genre *Hyodon*, Cuvier.

La laquaiche, dont probablement il y a plusieurs variétés en Canada, est un poisson particulier aux eaux douces de l'Amérique.

La variété qui se prend dans le fleuve St. Laurent ressemblent tellement à celle décrite par Lesueur sous le titre de *hyodon sergisus* que j'ai cru devoir la décrire sous ce nom. Il y a pourtant quelque différence dans le nombre des nageoires, de même que dans la couleur.

Elle pourrait aussi se rapporter à *Hyodon chrysopsis* de Richardson que ce naturaliste place au nombre des habitants des eaux douces des contrées septentrionales de notre

continent, s'il n'y avait pas autant de différence dans le nombre de rayons épineux à la nageoire dorsale, et la taille du poisson qui est plus grande que dans l'Hyodon du St. Laurent.

Notre laquaiche pourrait bien être une variété qui n'a pas encore été décrite et ce qui me porte à le croire c'est que ni De Kay ni Storer n'ont parlé des bandes longitudinales dont ce poisson est marqué sur les côtés. Ou bien auraient-ils fait leur description d'après un spécimen empaillé où les couleurs véritables du poisson se voient à peine, tandis que moi j'ai étudié sur des sujets qui venaient d'être retirés de l'eau.

Voici une courte description de laquaiche du fleuve St. Laurent :

Longueur de.....	11 à 13	pouces
Largeur.....	3	“
Épaisseur.....	1½	“

Tête petite, yeux très grands, dos noirâtre avec cinq bandes longitudinales étroites, de couleur blanchâtre au-dessus de la ligne latérale qui est presque droite et bien prononcée.

Côtés et ventre, couleur argentée avec huit bandes parallèles blanchâtres aussi, mais moins prononcées qu'à la partie supérieure.

Une rangée de dents coniques à la mâchoire supérieure, deux rangées à l'inférieure.

L'extrémité de la langue est garnie de dents fortes dont celles qui sont placées en dehors sont les plus longues.

Corps très-comprimé.

De grandes écailles brillantes recouvrent tout le corps et même l'origine de la queue qui est bifurquée.

Ci-suit la formule des rayons des nageoires de deux spécimens que j'ai étudiés avec beaucoup d'attention.

1er spécimen, D, 13; P, 12; V, 7; A, 32; C, 18½.

2ème “ D, 14; P, 14; V, 7; A, 31; C, 18½.

Le premier rayon de la dorsale est le plus court; le 2ème est le plus long et les autres vont en diminuant jusqu'au dernier.

A la pectorale les deux premiers rayons sont très forts et les plus longs.

Les rayons de la ventrale sont très distincts et sont tous ramifiés.

A l'anale, les 4ème, 5, 6, et 7ème rayons sont les plus longs; les suivants vont en se raccourcissant jusqu'au 19ème, et depuis celui-ci jusqu'au dernier ils sont de la même longueur.

La chair de la quaiche est saine et assez bonne à manger; mais ce n'est pas un de nos meilleurs poissons.

On la prend dans les pêches de Beaumont et aux environs de Québec. Dans ces endroits toutefois elle est ordinairement de petite taille.

C'est à Sorel qu'elle est le plus abondante et qu'on l'y trouve plus belle et plus grosse.

LEPISOSTEUS OSSEUS, LINNÉ; LEPISOSTEUS LONGEROSTRIS—CUVIER.

Français—*Lépisosté Vulgaire*. *Lépisosté à long museau*, *Carmon*; en Canada, *Poisson Armé*.

Anglais—*Common Garfish*; *Buffalo Bone Pike*; *Alligator Gar*, *Common Bill-fish*.

De l'ordre des *Melæoptérygiens abdominaux*, de la famille des *Clupis*, du genre *Lépisosté*.

La forme élancée de ce poisson, ses longues mâchoires hérissées de dents fortes et pointues lui donnent un air de hardiesse et de férocité qui semblerait devoir en faire le requin de nos eaux douces; mais heureusement que les grandes écailles pierreuses dont son corps est tout couvert et le peu d'étendue de ses nageoires rendent ses mouvements comparativement lents et en font un ennemi moins redoutable qu'on aurait pu le penser d'abord des autres habitants de nos fleuves.

Il y a trois espèces de *Lépisostés* qui sont particuliers à l'Amérique; celle que je décris se rencontre dans le fleuve St. Laurent, dans quelques-uns de nos grands lacs et dans les

eaux douces de presque tous les Etats-Unis, du nord et de l'ouest. C'est aussi un habitant des régions boréales. Sa longueur ordinaire est de deux à quatre et même cinq pieds.

Dans le fleuve St. Laurent il ne paraît pas atteindre les grandes dimensions qui font de lui un poisson redoutable dans les grands lacs et le spécimen que j'ai devant moi en écrivant cette courte notice est un des plus grands qui s'y prennent.

Longueur totale.....	3½ pieds,
Largeur.....	3 pouces,
Longueur de la tête.....	11½ “
Longueur du museau.....	8½ “

Tout le corps de ce poisson est recouvert de grandes écailles pierreuses qui à l'état sec prennent la dureté de l'ivoire. Il y en a soixante-quatre rangées depuis la tête jusqu'à l'origine de la queue et chaque rangée est formée de dix-huit à vingt écailles de forme rhomboïdale qui se dirigent dans une direction oblique depuis le dos jusqu'au ventre.

La ligne latérale se dessine bien et court parallèlement à la ligne du dos.

On remarque une raie sur le milieu du dos qui s'étend depuis la tête jusqu'à la dorsale.

La tête est petite et aplatie à la partie supérieure. Les yeux sont grands; les mâchoires très étroites et allongées sont garnies chacune de vingt-cinq à trente dents coniques et pointues de une à deux lignes de longueur entre lesquelles on aperçoit un grand nombre de petites dents très aiguës placées sur les bords externes des mâchoires. J'ai pu en compter près de 180 à la mâchoire supérieure et au moins 120 à l'inférieure. Mais ces nombres sont variables.

La mâchoire supérieure est la plus longue et elle est garnie à son extrémité de 5 à 6 dents longues et pointues. Les narines sont doubles et placées à l'extrémité du museau.

L'intérieur des deux mâchoires est garnie d'une multitude de petites dents en velours qui donnent à ces parties l'apparence de râpes.

Avec un appareil si formidable de préhension il est bien difficile qu'un poisson saisi par le Lépisosté puisse jamais s'échapper, et celui-ci doit être un ennemi bien à craindre pour les espèces qui fréquentent les mêmes eaux que lui. Heureusement qu'il ne paraît pas se multiplier dans de bien grandes proportions, car il n'est pas abondant, même dans les eaux qui paraissent lui convenir le mieux.

Dans le fleuve St. Laurent, on prend ce poisson dans les pêches à fascine, comme en bas de Québec, ou à la seine, comme dans le lac St. Pierre et aux environs de Sorel. Il se voit aussi en d'autres endroits, mais plus rarement.

Les nageoires ont le nombre de rayons suivant, sur mon échantillon :

D. 7; P. 12; V. 6; A. 9; C. 12;

La nageoire dorsale est placée à 2½ pieds en arrière de la tête et tout près de la caudale, tandis que la ventrale est presque à distance égale de la pectorale et de l'anale qui est placée sous la dorsale.

Les deux rayons extrêmes de la caudale et les premiers des autres nageoires sont recouvertes d'écailles bifides qui leur donnent une apparence dentelée et qui ont induit même plusieurs naturalistes à faire deux rayons distincts de chacun de ces premiers rayons.

La couleur du Lépisosté est d'un jaune sale, plus foncé à la partie supérieure du corps.

Ce poisson est bon à manger, mais je ne sache pas qu'il ait encore figuré comme aliment en Canada. Au contraire, on le rejette avec dédain, comme si sa chair était malsaine; ce qui n'est certainement pas le cas.

PLATASSA PLANA—MITCHELL.

Français—*Plie*.

Anglais—*Flat fish, Flounder*.

De l'ordre des *Melæoptérygiens*, de la famille des *Pleuronectes*, du genre *Platassa*.

Cette variété du genre des *Pleuronectes* paraît être une des plus communes du golfe St. Laurent; je l'ai trouvée sur la côte de Gaspé, dans la Baie des Chaleurs et sur la côte du Labrador.

C'est un excellent poisson à manger quoique malheureusement on en fasse très peu d'usage en Canada comme substance alimentaire. Mais on l'utilise beaucoup comme engrais.

Quant à moi, je lui ai toujours trouvé une chair très saine, délicate et se rapprochant beaucoup pour le goût de la sole d'Europe.

On doit toujours préférer celles qui vivent sur des fonds de roche ou de sable à celles qui sont prises sur des terrains vaseux dont elles contractent le goût lorsqu'elles y ont fait un long séjour.

Le petit specimen que j'ai étudié avaient les dimensions suivantes :

Longueur totale.....	3	pouces
Longueur du corps.....	2½	“
Largeur “ “	1½	“

D. 57 ; P. 11 ; V. 6 ; A. 40 ; C. 15²²/₂₂

En avant de la caudale il y a une épine presque cachée qui est dirigée en avant.

Il faut remarquer que ce poisson n'a pas les deux côtés du corps symétriques, comme du reste tous ceux de la même famille, et qu'il a les yeux du côté droit.

La couleur du côté droit, ou du dos comme on dit généralement, est d'un brun verdâtre marqué de petites taches plus foncées, sur beaucoup d'individus cependant, ces taches sont peu apparentes.

Du reste la couleur des plies varie beaucoup suivant l'âge, et suivant la nature des fonds qu'elles fréquentent.

Le côté gauche ou le ventre, est blanc.

La longueur moyenne de cette variété de plie est de 10 à 15 pouces. Elle fraye le printemps près des rivages.

ACIPENSER BREVIROSTRIS.—LESUEUR.

Français—*l'Esturgeon à museau court. Le Grand Esturgeon.*

Anglais—*Short Nosed Sturgeon.*

Cette variété d'esturgeon est sans contredit le plus grand poisson du fleuve St. Laurent ou de ses tributaires, et on peut même dire de toutes nos eaux douces de l'intérieur. Car il atteint souvent une grosseur énorme et on en a pris qui mesuraient jusqu'à neuf à dix pieds de longueur, mais sa taille ordinaire est de cinq à six pieds.

Il paraît avoir été bien constaté que cette variété étudiée par le naturaliste français Lesueur, est particulière à l'Amérique Septentrionale, quoiqu'on ait voulu l'allier à la variété européenne connue sous le nom d'esturgeon ordinaire, *Acipenser Sturio*.

On ne peut pas non plus le confondre avec le Grand Esturgeon (*Acipenser Fluvo*, Linnée), qui habite le Volga, le Don et quelques autres fleuves qui se jettent dans la mer Caspienne. Celui-là a le museau un peu différent et peut être plus court que notre espèce ; mais a des proportions beaucoup plus grandes, puisqu'il y en a qui atteignent une longueur de 15 pieds et un poids de 2,000 livres.

On sait que le caviar, ce mets si recherché par tout l'Orient, et dont on fait un commerce considérable en Russie, en Turquie, et même en Italie, n'est rien autre chose qu'une espèce de salaison des œufs de cet esturgeon.

Et l'Ichthyocolle (Isinglass), dont la Russie monopolise pour ainsi dire la préparation n'est autre chose que la vessie natatoire de ce grand poisson nettoyée et séchée. Mais on peut aussi en faire avec d'autres poissons cartilagineux comme les squales et les raies.

Il est bien à regretter, qu'en Canada on n'ait pas encore songé à fabriquer ce dernier article de commerce, de même que la colle ordinaire de poisson, nous qui avons deux grandes espèces d'esturgeons dans nos fleuves et dans nos rivières, et une troisième plus petites dit-on, dans nos lacs.

Et les squales et les raies ne manquent pas non plus sur nos côtes.

Espérons qu'une industrie qui peut nous fournir des articles de consommation journalière, que nous tirons maintenant de l'étranger, va bientôt s'introduire dans notre pays. Elle ne peut qu'aider au développement de nos pêches.

L'esturgeon à museau court, qui a été bien décrit par Lesueur, est élancé et son corps est couvert de tubercules cornus dont le nombre varie avec l'âge du poisson. On le trouve dans toutes les parties du fleuve St. Laurent.

On le prend dans les pêches à fascine et à la seine.

Les pêcheurs de Québec leur donnent le nom de coureur.

Sa chair, quoique saine, n'est pas aussi agréable au goût que celle de l'esturgeon à museau court ; en général elle est peu estimée.

COMTE DE BONAVENTURE.

Localités.	Nombre de bateaux.	Nombre de pêcheries.	Nombre de graviers.	Nombre de bateaux plats.	Fillets à hareng.	Fillets à maquereau.	Seines à hareng.	Seines à capelan.	Morne, quiniaux.	Haddock, quiniaux.	Barbu, quiniaux.	Saumon, barils.	Truite, barils.	Hareng, barils.	Maquereau, barils.	Métan, barils.	Pie, barils.	Hareng employé comme engrais, barils.	Capelan employé comme engrais, barils.	Hareng fumé, en boîtes.	Huile de foie de morue, gallons.	Lanques et naves de morue, barils.
Rivière Ristigouche et Nouvelle (en haut).....	17	34	10	5	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95	5	150	30	.....	300	.....	.....	200	.....	.....
Carleton.....	9	18	6	9	221	2	2	.....	.....	.....	.....	324	.....	4557	36	.....	1600	.....	.....	1500	.....	.....
Maria.....	12	24	8	12	315	.....	1	.....	2	.....	.....	26	.....	5225	30	.....	200	.....	.....	700	1	.....
New Richmond et Black Cape.....	3	6	2	3	3	1	.....	.....	12	3	.....	324	2	2500	2	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....
Grand Bonaventure et Petit Bonaventure.....	62	124	42	62	120	12	25	10	3620	30	.....	54	2	1630	10	.....	.....	1500	1200	.....	2190	10
Towship de Cox, comprenant New Carlisle et Pasquibiac.....	44	88	47	44	88	7	20	12	2200	35	15	.....	.....	800	6	.....	.....	250	.....	.....	1630	14
Mourelle (en bas) et Shé- -dic.....	38	76	40	38	40	20	.....	.....	1251	15	20	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	759	12
Port Daniel.....	38	76	35	35	42	.....	2	5	1480	25	15	39	3	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	903	13
Anse à la Barbe et Anse aux Gascons.....	34	68	40	34	55	.....	.....	.....	1781	40	20	.....	.....	155	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1092	11
Total.....	257	514	230	242	929	42	50	27	10346	148	70	2304	12	15120	114	25	2100	1500	1450	2400	6484	60

Arrivée du poisson dans le comté de Bonaventure :

Le hareng fit son apparition vers le 1er de mai.
 La morue " " " 1er "
 Le capelan " " " commencement de juin.
 Le maquereau " " " 10 juillet.
 L'encornet " " " 28 "

COMTÉ DE RIMOUSKI.

LOCALITES.	No. de barges.	No. de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de filets à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de pêches en fascine.	Morne.	Quintaux.	Hareng.	Barils.	Sardine.	Barils.	Huile de foie de morue.	Gallons.	Pétan.	Barils.	Saumon.	Barils.
Petits Capucins	10	20	4	4	.....	1	300	300	8	.....	.....	.....	180.	.....	.....	.....	.....	.....
Grands Capucins	20	40	8	12	.....	.....	800	800	24	.....	.....	.....	480	.....	.....	.....	.....	.....
Grands Méchins	4	8	1	4	.....	.....	150	150	8	.....	.....	.....	90	.....	.....	.....	.....	.....
Petits Méchins	3	6	1	6	.....	.....	145	145	12	.....	.....	.....	87	.....	.....	.....	.....	.....
Ilets des Méchins	8	16	3	8	.....	.....	305	305	16	.....	4	.....	183	.....	.....	.....	.....	.....
Gros Crapauds	11	22	4	8	.....	.....	600	600	16	.....	.....	.....	360	.....	.....	.....	.....	.....
Ruisseau Jacques Hugues	10	20	4	10	.....	.....	650	650	20	.....	.....	.....	390	.....	.....	.....	.....	.....
Anse à la Croix	40	80	15	40	.....	6	1800	1800	100	.....	.....	.....	1080	.....	.....	.....	.....	.....
Petit Matane	60	120	20	50	.....	27	2000	2000	200	.....	.....	.....	1200	.....	.....	.....	.....	.....
Grand Matane et Grande Anse	30	60	9	30	.....	2	700	700	150	.....	.....	.....	480	.....	.....	.....	.....	.....
Rivière Blanche	20	40	8	20	.....	.....	15	200	80	.....	.....	.....	120	.....	.....	.....	.....	.....
Tartigo	23	50	6	25	.....	.....	650	650	110	.....	.....	.....	390	.....	.....	.....	.....	.....
Township McNider	36	72	8	24	.....	.....	325	325	78	.....	.....	.....	195	.....	.....	.....	.....	.....
Métis	12	24	3	10	.....	.....	210	210	90	.....	.....	.....	126	.....	.....	.....	.....	.....
Ste. Flavie .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ste. Lucie .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rimouski	289	578	94	249	2	143	8885	8885	5942	224	5401	92	30	.....	.....	.....	.....	.....

COMTE DE

LOCALITES.	Nombre de berges.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de gruyères.	Nombre de bateaux plats.	Filets à hareng.	Filets à maquereau.	Seines à hareng.	Seines à capelan.	Seines à maquereau.	Seines à lançon.	Seines à morue.	Morue.	Quintaux.
Blancs Sablons, Ile à Bois et Ile Verte	57	114	90	15	.....	.....	5	4	.....	6	2	1900	
Longue Pointe (Labrador)	19	38	25	7	.....	.....	2	3	2	2	1	225	
Anse des Dunes et Baie de Bradore...	4	8	5	2	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	40	
Belles Amours	3	6	3	2	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	30	
Five Leagues, Middle Bay et Salmon Bay	10	20	9	10	.....	.....	3	2	.....	1	.....	260	
Bonne Espérance et Rivière St. Paul.	8	16	7	8	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	180	
Ile Brûlée, Old Fort, Dogs Islands, Pêche à Lizotte, Baie des Rochers et Malouin Cove.....	13	26	10	13	.....	.....	1	1	.....	1	.....	100	
Rivière Napitippi, Shicataca, Canso Harbour et Anse du Portage.....	4	8	5	3	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	10	
St. Augustin	10	20	9	9	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	13	
Tête à la Baleine de Pacachoo	3	6	4	2	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	18	
Pointe Rouge et Kikapoë	2	4	3	2	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	10	
La Tabatière et Baie des Moutons	5	10	6	5	.....	.....	1	1	1	.....	1	60	
Rivière Grand Meccatina, Grosse Ile de Meccatina et Tête à la Baleine de Meccatina	5	10	6	5	.....	.....	1	1	1	.....	.....	272	
Petit Meccatina, Havre aux Bateaux, Havre à la Croix et Ile aux Goélands	8	16	7	7	.....	.....	1	.....	2	.....	.....	190	
Rivière Nétagamu, Pointe à Dumourier, Rivière Etamamu, Manisuachi et Coacocho	9	18	8	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	
Rivière Olomanoshebo	2	4	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	
Rivière Washec-cootai	1	2	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	
Musquano	2	4	2	2	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	30	
Baie et Rivière de Kégaska.....	6	12	8	6	6	.....	1	2	.....	1	.....	480	
Rivière Natashquan (et dans la baie) Village et Havre de Natashquan.....	52	104	60	15	25	.....	2	6	.....	2	2	1300	
Rivière Aguanus et Rivière Nabisippi	5	10	6	3	2	.....	.....	1	.....	.....	.....	100	
Watshewhoo, Piashter Bay et Rivière à la Corneille.....	3	6	2	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	
Pointe aux Esquimaux.....	33	66	44	33	10	.....	1	9	.....	.....	.....	1625	
Rivière Romaine et Mingan	2	2	2	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Longue Pointe de Mingan	36	72	69	20	10	.....	1	4	.....	3	.....	2504	
Rivière St. Jean	45	90	53	25	.....	.....	2	4	.....	2	1	2313	
Baie et Rivière de Magpie	22	44	23	22	10	.....	4	.....	3	.....	.....	1640	
Ramblers' Cove	31	62	33	30	15	.....	6	.....	4	.....	.....	2581	
Ennis Cove	4	8	2	2	4	.....	.....	1	.....	.....	.....	166	
Ridge Point	13	26	13	13	10	.....	.....	4	.....	1	.....	927	
Anse aux Coques	7	14	10	7	5	.....	.....	2	.....	.....	.....	446	
Indian Harbour.....	7	14	9	7	5	.....	.....	3	.....	.....	.....	446	
Thunder Head.....	7	14	8	7	6	.....	.....	2	.....	3	.....	380	
Thunder River.....	31	62	58	15	5	2	1	3	.....	2	1	1640	
Duck Creek.....	9	18	9	2	2	1	.....	1	.....	.....	.....	450	
Anse à la Moigniac	4	8	5	3	2	.....	.....	1	.....	.....	.....	210	
Petit Shell-Drake	14	28	13	4	10	.....	3	.....	1	.....	.....	754	
Shell-Drake Head	7	14	5	2	5	.....	.....	1	.....	1	.....	341	
Banc de Shell-Drake	29	58	28	10	6	.....	.....	8	.....	1	4	1150	
Anse LeGros	31	62	42	5	5	.....	.....	2	.....	1	1	2168	
Anse de Gibraltar.....	8	16	12	2	2	.....	.....	2	.....	2	1	500	
Rivière Chaloupe	11	22	8	3	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	500	
Rivière Manitou	4	8	2	2	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	50	
Rivière au Bouleau.....	18	36	19	6	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	950	
Pigou.....	23	46	26	7	5	.....	.....	3	1	2	.....	1176	

SAGUENAY.

Saumon.	Barils.	Traité. Barils.	Maquereau. Barils.	Hareng.	Barils.	Flétan. Barils.	Huile de foie de morue. Gallons.	Pêche à la morue commencée.	Pêche à la morue terminée.	Observations.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Capelan.
.....	.....	.....	.....	200	10	.....	1116	Juin 20.	.....	Le capelan fit son apparition sur la côte du Labrador et sur la côte nord du golfe St. Laurent, depuis les Blancs Sablons jusqu'à Mingan, vers le 19 et le 15 juin.
.....	4	.....	.....	100	5	.....	135	"	.....	Depuis Mingan jusqu'au Havre St. Nicolas, vers le 1er de juin.
.....	2½	.....	.....	400	.....	.....	24	"	.....
.....	.....	.....	.....	40	.....	.....	18	"	.....
.....	22	.....	.....	300	.....	.....	156	Juil. 1er.	.....
.....	18	.....	.....	140	.....	.....	128	"	.....
.....	18	.....	.....	150	.....	.....	60	"	.....	Langçon.
.....	8	.....	.....	.....	.....	.....	6	"	.....	Le langçon vint en même temps que le hareng, c'est-à-dire depuis les Blancs Sablons jusqu'à Mingan, vers le 10 juin, et depuis ce dernier endroit jusqu'au Havre St. Nicolas, le 1er de juin.
.....	37½	.....	.....	.....	.....	.....	9	"	.....
.....	5½	.....	.....	.....	.....	.....	10	Juillet 4.	.....
.....	2½	.....	.....	.....	.....	.....	6	"	.....
.....	1½	.....	60	.....	.....	.....	36	Juillet 6.	.....	Morue.
.....	19	.....	.....	.....	.....	.....	163	Juil. 15.	.....	Ce poisson apparut le 13 juin dans la baie des Blancs Sablons, et à peu près au même temps jusqu'à Mingan. Mais entre Blancs Sablons et Mingan, ce ne fut qu'à quelques endroits seulement que la morue s'approcha des côtes cet été, parmi lesquels je mentionnerai la Baie des Moutons, où la morue demeura pendant une quinzaine de jours, la Tête à la Baleine de Meccatina et Natashquan—et encore, n'en fût-il pris que bien peu en ces derniers lieux de pêche, comme on peut s'en assurer par le tableau.
.....	1½	.....	.....	.....	.....	.....	9	Juil. 20.	.....
.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	3	"	.....
.....	6	.....	.....	20	.....	.....	3	"	.....
.....	1½	.....	.....	.....	.....	.....	18	"	.....
.....	8	.....	.....	300	.....	.....	288	Juin 20.	Sept. 1er	De Mingan à St. Nicolas, la morue ne se montra pas avant le 21 et le 24 juin.
.....	70	.....	.....	.....	.....	.....	780	Juin 10.	.....	Il a été pris 7 barils d'esturgeon dans la Rivière aux Outardes.
.....	19	.....	.....	.....	.....	.....	60	Juin 15.	.....	Des 6 barils de saumon pris dans la rivière Bersimis, 1 baril a été pris avec des filets et 5 avec des dards. Il faut se rappeler que les pêcheries de saumon de la rivière Bersimis ont été données aux Sauvages établis à Bersimis, et qu'ils ont le droit de prendre le saumon de quelque manière que ce soit pour leur consommation, mais durant la saison des pêcheries seulement.
.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	18	Juin 20.	.....
.....	25½	.....	.....	.....	.....	.....	1075	Juin 25.	Oct. 15.	
.....	4	.....	.....	.....	10	.....	1502	Juin 27.	.....
.....	114	.....	.....	.....	9	.....	1387	Juin 25.	.....
.....	86	.....	.....	25	10	.....	984	"	.....
.....	.....	.....	.....	40	17	.....	1548	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	99	"	.....
.....	.....	.....	.....	5	5	.....	927	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	267	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	267	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	228	"	.....
.....	2½	.....	.....	.....	8	.....	984	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	279	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	126	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	452	"	.....
.....	3½	.....	.....	.....	4	.....	204	"	.....
.....	5	.....	.....	.....	10	.....	690	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	9	.....	1300	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	300	"	.....
.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	350	"	.....
.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	"	.....
.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	30	"	.....
.....	.....	.....	.....	7	.....	.....	400	"	.....
.....	.....	.....	.....	127	.....	.....	745	"	.....

COMTÉ DE

LOCALITES.	Nombre de barges.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Nombre de bateaux plats.	Filets à harang.	Filets à maquereau.	Seines à harang.	Seines à capelan.	Seines à maquereau.	Seines à lançon.	Seines à morue.	Morue.	Quintaux.
Rivière à la Truite	1	2		1									
Rivière Moisie	107	214	151	50			2	6	1	5		2403	
Baie des Sept Iles	4	8	4	2								50	
Rivière Ste. Marguerite et Cawee	8	16	6	4				4				200	
Ragged Islands, Rivière Pentecôte et Baie des Anglais	36	72	31	16			3	8	2			730	
Ilets au Caribou, Rivière Trinité (et baie) et Pointe de Monts	4	8	2	4								5	
Godbout	2	4	1	2								10	
St. Nicolas	15	30	14	4			1	4	1			200	
Manicouagan et Bersimis	3	6		2									
Ile d'Anticosti :—													
Seconde Anse à l'ouest du Cap Observation	8	16	9	4	8		1					880	
Baie de Bear River	6	12	7	3	8		1					600	
Salmon River	2	4	3	1	1		1					120	
Belle Baie	20	40	21	10	25		2	1				2000	
Rivière Shallop	1	2		1									
Rivière Dauphiné	1	2		1									
Rivières Jupiter	1	2		1									
Total	847	1692	1032	472	217	28	36	121	13	41	14	35360	

SAGUENAY.—Suite.

Saumon.	Barils.	Truite.	Barils.	Maquereau.	Barils.	Harang.	Barils.	Flétan.	Barils.	Huile de foie de morue.	Gallons.	Pêche à la morue commencée.	Pêche à la morue terminée.	Observations.
14												Jun 25.	Oct. 15.	
530			20		14					1741		"	"	
										30		"	"	
5								4		100		"	"	
12										420		Jun 23.	"	
604										3		"	"	
18		8								6		"	"	
										120		"	Sept. 1er	
6		1										"	"	
<i>Ile d'Anticosti.</i>														
Harang.														
Il fut pris du harang à l'Ile d'Anticosti, vers le 18 mai.														
Morue.														
La morue apparut à l'Ile d'Anticosti, vers le 5 juin.														
Capelan.														
Il n'en fut pris qu'à Bear River seulement.														
Ce poisson ne s'était pas montré à Belle Baie depuis trois ans.														
La pêche de la morue avait été bonne à l'Ile d'Anticosti cette année, ce qui encouragea les nouveaux pêcheurs nouvellement établis sur l'île à y revenir.														
11702	144	340	2050	166	21524									

Loups-marins pris au filet dans les pêches sédentaires ou dans les rets de fond ou tués sur les glaces sur la Côte Nord du golfe St. Laurent et aux Iles-de-la-Madeleine, en 1864.

Noms des pêcheurs.	Stations.	Erasses de filets.	Pêche d'automne en 1863.	Pêche du printemps en 1864.	Loups-marins tués sur les glaces au printemps de 1864	Valeur des loups-marins.
LeBoutillier, Frères.....	Blancs Sablons.....	200		160		\$ cts. 960 00
Narcisse Dumas.....	do.....	188		330		1980 00
Charles Dicker.....	Longue Pointe (Labrador).....	100		69		414 00
John Bodman.....	do.....	140		27		162 00
Baptiste Dumas.....	do.....	140		48		288 00
André Tanguay.....	do.....	140		7		42 00
Guillaume Labadie.....	Anse des Dunes.....	180		112		672 90
William Labadie.....	Pointe à la Barque.....	140		30		180 00
William Jones.....	Baie de Bradore.....	600		260		1560 00
Louis Jones.....	do.....	100		53		318 00
J. Buckle.....	Belles Amours.....	100		30		180 00
Harriet Griffith.....	Five Leagues.....	140		71		420 00
Andrew Duke.....	do.....	100		25		150 00
Peter Hatwood.....	Middle Bay.....	20		1		6 00
Harry Sanson.....	Little Fishery.....	60		63		378 00
J. Buckle.....	Bonne Espérance.....	300		80		480 00
Léger Lévesque.....	Ile Brûlée.....	400		6		36 00
Daniel Robin.....	Vieux Fort.....	150		30		180 00
Thomas Rule.....	Ile aux Chiens.....	200		90		540 00
Michel Allan.....	Malouin Cove.....	20	4			24 00
Thomas Morris.....	Canso Harbour.....	30	5	9		84 00
Capitaine Fale.....	Anse du Portage.....	400	44	257		1800 00
Andrew Kennedy.....	St. Augustin.....	300	17			102 00
Jean Legouvé.....	Tête à la Baleine (Paccachoo).....	300	12			72 00
André Roi.....	Fonderie de Feilleteau.....				40	120 00
Jacques McKennon.....	Kikapocé.....	250	20			120 00
Joseph Gallichon.....	Lac Salé.....	350	51		50	456 00
T. Ménard.....	Baie de Ha! Ha!.....				40	120 00
William Buckle.....	La Tabatière.....	600	289		100	2034 00
Samuel Robertson.....	do.....	500	51		200	906 00
Xavier Gallibois.....	Baie Rouge.....	150	5		100	330 00
Narcisse Guillemette.....	do.....				100	300 00
François Lévêque.....	Ile du Gros Meccatina.....	350	35		150	660 00
William Ross.....	do.....	100	1		100	306 00
Louis Guillemette.....	do.....				100	300 00
François Michel.....	Havre du Gros Meccatina.....	125	5			30 00
Joseph Hébert.....	Baie des Moutons.....	75	5			30 00
Charles Bilodeau.....	Tête à la Baleine de Meccatina.....	500	187		130	1512 00
Michel Kenty.....	do.....	500	57		15	387 00
Nasaire Mercier.....	Petit Meccatina.....				14	42 00
James Maujer.....	do.....	100	28		10	198 00
Louis Coulombe.....	do.....	70	2			12 00
F. X. Bilodeau.....	Rivière Nétaganu.....	75		30		90 00
J. B. Fortier.....	Natagaistic.....	150		100		300 00
André Gallibois.....	Pointe à Dumourier.....	100		49	22	213 00
Michel Blais.....	Rivière Etamamu.....	40		7		42 00
Gilbert Jones.....	Manishuachi.....	40		10		30 00
Joseph Aubé.....	Coacocho.....	40		8		24 00
George Métivier.....	Olomanshebe.....	100		15	50	195 00
Sylvestre Kennedy.....	Rivière Agwanus.....	260		79		237 00
Olivier Rochette.....	Rivière Nabissipi.....	75		9		27 00
Joseph Tanguay.....	Natsheeshoo.....	90		15		45 00
Iles de la Madeleine.....					6000	18000 00
	Total.....	9138	818	2080	7221	38094 00

ETAT indiquant le nombre de goëlettes des Iles-de-la-Madeleine et de la Côte Nord du golfe St. Laurent, employées à la chasse du loup-marin, en 1864, avec le nom du capitaine, le tonnage, le nombre de marins et la quantité de loups-marins tués.

Goëlettes du Havre-aux-Maisons.

Nom de la goëlette.	Nom du capitaine.	Tonnage.	Nombre de marins.	Loups-marins tués.	Valeur des loups-marins.
"Tempérance".....	David Terriau.....	50	10	140	\$ 630 00
"Two Brothers".....	Richard Delaney.....	53	10	140	630 00
"Jenny Lynd".....	Prosper Turbide.....	45	10	320	1440 00
"Zélie".....	Vital Cormier.....	36	10	320	1440 00
"Flirt".....	Laurent Bourque.....	65	10	48	216 00
"Onésime".....	Marcelin Richard.....	45	10	100	450 00
"Dolphin".....	Onésime Richard.....	82	10	100	450 00
"Adeline".....	Zéphirin Arseneau.....	54	10	15	87 50
"Archangèle".....	Nazaire Jonphe.....	50	10	15	87 50
"Mary Ann".....	Théophile Arseneau.....	50	10	12	54 00
"Annie".....	William Terriau.....	30	10	14	83 00
"Marie".....	Nestor Arseneau.....	45	10	7	31 50
"Zélie".....	Hippolyte Richard.....	30	10	20	90 00
"Greenock".....	F. Terriau.....	40	10	12	54 00
"Emma".....	Désiré Loiseau.....	48	10	Perdues corps et biens.	}
"Breeze".....	P. Bertrand.....	32	10		
Total		755	160	1263	5683 50

Goëlettes du Havre Amherst.

"Cutter".....	J. Vigneault.....	27	10	66	297 00
"Espérance".....	J. Chiasson.....	51	10	110	495 00
"Président".....	Onésime Bourque.....	36	10	69	310 50
"Sarah".....	H. Boudreau.....	23	10	60	270 00
"Engédi".....	G. Cormier.....	30	10	.....	.....
"Flora".....	Louis Boudreau.....	34	10	30	135 00
"Loup-Marin".....	Eug. Bourgeois.....	37	10	40	180 00
"Lucie".....	H. Reneau.....	27	10	10	45 00
"Triton".....	Clément Turbide.....	28	10	5	22 50
Total		293	90	390	1755 00

Goëlettes de la Pointe-aux-Esquimaux.

"Iberville".....	N. Boudreau.....	36	10	500	2250 00
"Alphonsine".....	Prosper Cyr.....	23	10	200	900 00
"Amelia".....	X. Cormier.....	47	10	725	3262 50
"Wide-Awake".....	V. Vigneault.....	42	10	300	1350 00
"Eugénie".....	Amédée Vigneault.....	51	10	200	900 00
"Venelo".....	Placide Doyle.....	33	10	200	900 00
"Victoria".....	G. Cormier.....	52	10	200	900 00
"Ailsa".....	F. Cumming.....	40	10	14	63 00
"Lady".....	J. Muldoon.....	30	10	12	54 00
"Alexandre".....	J. Kennedy.....	40	10	Nauf. sur l'Île d'Anticosti.	936 00
"Attempt".....	J. Le Marquand.....	20	10		
Total		414	110	2559	11515 50

ETAT indiquant le nombre de goélettes des Iles de la Madeleine et de la Côte Nord du Golfe St. Laurent, etc.—*Suite.*

Goélettes de Natashquan.

Nom de la goélette.	Nom du capitaine.	Tonnage.	Nombre de marins.	Loups-marins tués.	Valeur des loups-marins.
"Tiber".....	Paul Vigneault.....	22	10	930	\$ 4185 00
"Espérance".....	Théophile Boudreau.....	25	10	400	1800 90
"Marie Louise".....	Vital Chevery.....	24	10	100	450 00
"Marie Marguerite".....	Jean Vigneault.....	22	10	100	450 00
	Total.....	93	40	1530	6885 50

Goélettes de Kégasea.

"Victoria".....	Samuel Bruneau.....	65	10	300	1350 00
"Marie-Julie".....	S. Bourque.....	26	10	740	3330 00
"Hirondelle".....	Jules Poirrier.....	27	10	25	112 50
	Total.....	118	30	1065	4792 50

R E C A P I T U L A T I O N.

Nombre de goélettes.....	43	Nombre de marins.....	430
Nombre de tonneaux.....	1673	Nombre de loups-marins tués.....	6807
		Valeur des loups-marins.....	\$30,631 50

(No. 26.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 16 août 1865 ; demandant copies des documents relatifs à la nomination de R. Pope, écr., comme agent pour les mines à St. François de la Beauce.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 28 août 1865.

(No. 27.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 16 août 1865 ; demandant copie des documents relatifs au système maintenant suivi ou qui doit être adopté dans le bureau du surintendant des inspecteurs-mesureurs de bois.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 28 août 1865.

(No. 28.)

RÉPONSE-

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 24 courant ; demandant un état détaillé de toutes les dépenses de la commission du Canada à l'exposition internationale tenue cette année à Dublin.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 31 août 1865.

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, les documents ci-dessus ne sont pas imprimés.]

(No. 29.)

R É P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 28 août 1865 ; demandant des renseignements sur les votes donnés pour les membres du bureau d'agriculture en 1865.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 31 août 1865.

(No. 30.)

R É P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 30 août 1865 ; demandant un état concernant les affaires de douane dans les districts de Montmagny, Kamouraska, Saguenay et Rimouski.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 4 septembre 1865.

(No. 31.)

R É P O N S E

A deux adresses de l'honorable Assemblée Législative, en date respectivement du 6 février et 14 août 1865; demandant copies des documents relatifs à l'affaire des marandeurs de St. Alban, et demandant copie du rapport de F. W. Torrance, écr., dans l'affaire de C. J. Coursol, écr., juge des sessions de la paix, Montréal.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 6 septembre 1865.

(No. 32.)

R É P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 30 août 1865; demandant copie du rapport des commissaires chargés de s'enquérir des causes de la perte de navires sur le St. Laurent dans le cours de l'année dernière.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 6 septembre 1865.

TABLEAU des BIENS DES JÉSUITES, transmis par le soussigné à l'honorable (Stat. Ref. du Canada,

Nom de la propriété.	Nombre d'arpents originairement octroyés et date de l'octroi.	Nombre d'arpents concédés et prix de l'arpent.	Arrérages.	Lods et Ventes.		Cens et Rentes.	
				\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Sillery.....	8,797 arp. en sup.	23 oct. 1699..	Tous.				
St. Gabriel.....	119,720 do	11 avril 1647..	70,714 arp. sup.	7 50	30 28		
Notre Dame des Anges....	28,224 do	17 jan. 1652..	Tous.		5 85		
Belair.....	14,112 do	24 nov. 1682..	Tous.		9 67		
Biens en Québec.....	Pas exact. connu.						
Biens en Lauzon.....	2,140 arp. en sup.		Tous.				
Batiscan.....	282,240 do	13 mars 1659..	91,804 arp. sup.	26 58	276 84		
Cap de la Magdeleine.....	282,240 do	20 " 1651..	101,528½ do	5 00	113 00		
Ile de St. Christophe.....	80 do						
Côteau St. Louis.....	96 do	16 fév. 1634..	31 arp. s. le plan.				
Pacheveni.....	Environ 3 do	16 " 1634..	2½ do				
Banlieue de Trois-Rivières	575 do	8 août 1634..	Tous.				
Tadousac.....	6 do	1er juillet 1656..					
Laprairie.....	56,448 do	1er avril 1647..	53,712 arp. sup.	51 04	931 27		
				90 12	1413 19		

Aux arrér. indiq. dans l'état de l'année dernière et qui s'élevaient à \$153,082 70c., ajouten une année de rev. savoir : \$24,657 59c., qui porter. la somme à \$177,690 29c., mais de laquelle il faut déduire \$24,865 29c., reçue dans l'année fiscale de 1865, ce qui porte la somme due à \$152,825 09c.

N.B.—Taux général de toutes les concessions de cens et rentes par arpent en superficie à venir jusqu'à exigés, selon la localité.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
Biens des Jésuites et Branche du Domaine de la Couronne,
Québec, 30 juin 1865.

(Signé)

F. T. JUDAH,
Commis des Biens des Jésuites, etc.

Secrétaire Provincial, conformément à l'acte 16 Vict., chap. 163, sec. 5, chap. 33, sec. 29.)

Revenu pour l'année fiscale 1865, et source de ce revenu.									Somme dépensée et pour quel objet.	
Capital et Cens et Rentes.	Moulins, fermes, etc.	Rentes Foncières et Con-situées.	Reçu sur ju-gements et cautionne-ments.	Prix de com-mutation.	Droits sur les bois et rente de terrain.	Somme payées et déposées de trop.	Total.			
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
		5892 23	187 38							
	47 64									
	8826 13									
	2085 98	1365 41								
	308 36		56 59	12 00						
	1368 91		20 00		946 64		0 02	3633 94		
	1518 97							2501 28		
	13137 02	7257 64	1782 94	12 00	946 64	225 65	24865 20			\$ 24865 20

la passation, en 1856, de l'acte amendant la loi seigneuriale. Depuis 1856, de 40 à 50 centins par arpent sont

ANDREW RUSSELL,
Sous-Commissaire.

Certifiée copie.
E. PARENT,
Sous-Secrétaire.

(No. 34.)

R É P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 16 août 1865, le priant de faire mettre devant la chambre un état de tous les deniers dépensés pour les chemins de colonisation dans le district d'Algoma, avec indication des journaux qui ont publié les annonces demandant des soumissions pour les travaux et du nom des soumissionnaires; aussi, copie de chaque soumission, avec indication du nom de l'entrepreneur ou des entrepreneurs, du montant payé par mille et du coût de chaque pont, s'il en est, du nom du surveillant ou des surveillants de tels chemins, et du montant payé pour leurs services, du nombre de milles achevés et de la moyenne du coût de chaque mille; aussi, copie de tous les rapports faits par les surintendants ou ingénieurs.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 7 septembre 1865.

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, le document ci-dessus n'est pas imprimé.]

(No. 34.)

RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 21 août 1865, le priant de faire mettre devant la chambre un état indiquant les divers octrois et ventes de terres qui ont été faits dans le district d'Algoma, pour des fins minières ou d'établissement, avec la description de ces terres et le prix exigé par acre en chaque cas; aussi, un état indiquant la quantité et localité des terres sur lesquelles se font des exploitations minières; aussi, copie de tous les arrêts du conseil concernant la vente des terrains et les exploitations minières dans le district d'Algoma.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 11 septembre 1865.

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, le document ci-dessus n'est pas imprimé.]

(No. 35.)

R É P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée du 30 ultimo ;
et relative à la nomination d'un maître de poste aux Chutes de
Roxton, dans le comté de Shefford.

Par ordre,

WM. McDOUGALL,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 12 août 1865.